



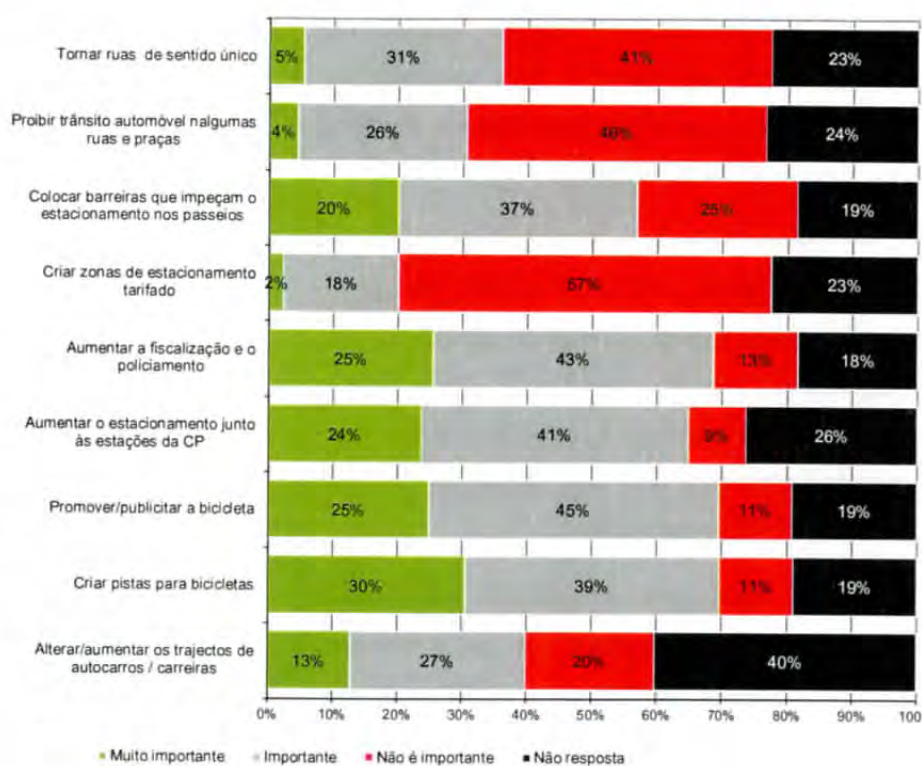
Ações que poderiam contribuir para a promoção das acessibilidades

A valorização das redes cicláveis é entendida como um aspecto importante por um conjunto significativo de residentes: 30% dos residentes considera que a “criação de pistas de bicicletas” é muito importante, enquanto 25% são favoráveis à “promoção/publicitação das bicicletas”.

O “aumento da fiscalização e do policiamento (do estacionamento)” é também considerado como uma acção “importante” (43%) ou “muito importante” (25%).

Quando confrontados com a possibilidade de introdução de barreiras físicas que impeçam o estacionamento nos passeios, verifica-se que os residentes a concordar são menos expressivos: 20% considera tratar-se de uma medida “muito importante” e 37% considera ser uma medida “importante”.

A “oferta de estacionamento junto às estações da CP” é globalmente bem acolhida pelos residentes em Cascais, já que estes consideram tratar-se de uma medida “muito importante” (24%) ou “importante” (41%).



Ações que podem contribuir para a promoção da acessibilidade no concelho



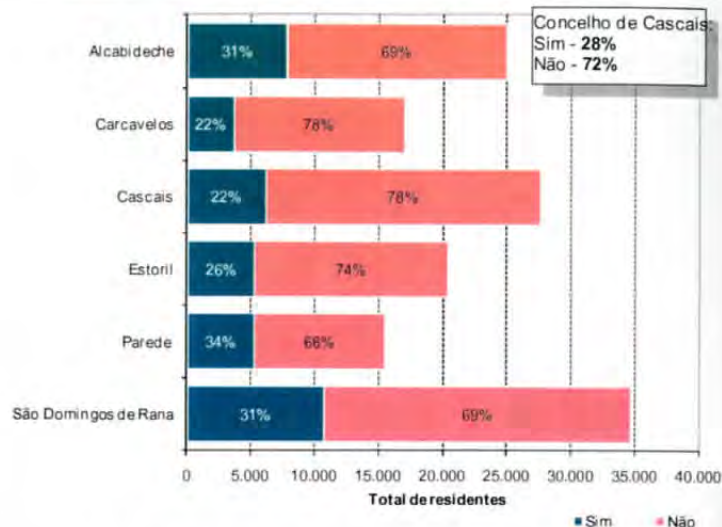
Potencial de utilização da bicicleta

Cerca de 28% dos residentes em Cascais declaram que “gostariam de utilizar a bicicleta nas deslocações diárias”, existindo diferenças significativas no potencial de adesão em função da freguesia de residência e do escalão etário em que os inquiridos se enquadram.

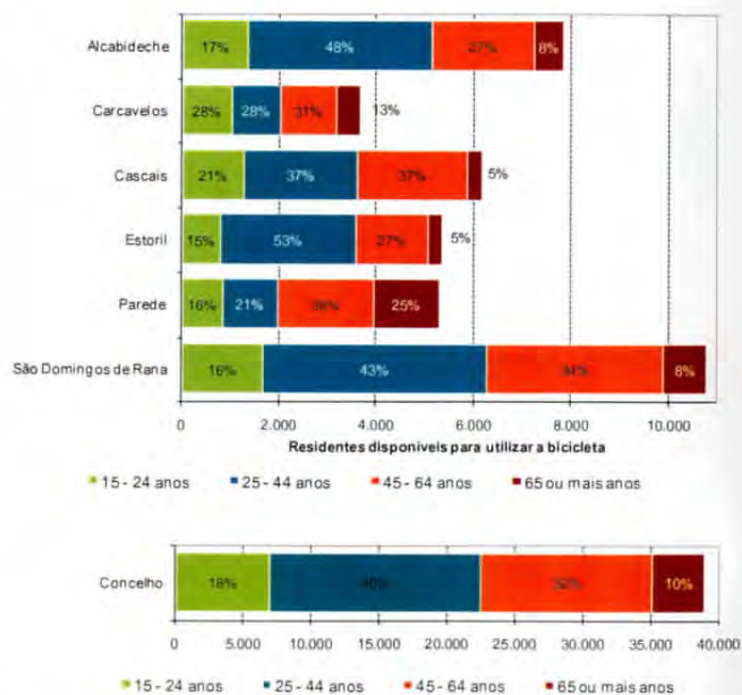
Parede (34%), Alcabideche (31%) e São Domingos de Rana (31%) são as freguesias cujos residentes se apresentam mais disponíveis para utilizar a bicicleta nas suas deslocações quotidianas.

A criação de ciclovias é a condição mais vezes referida (81% das 1.^a razões e 8% das 2.^a razões) para que a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas seja mais efectiva. Também a garantia da segurança dos ciclistas (pistas seguras) é entendida como uma condição fundamental: 11% das respostas na 1.^a razão e 15% das 2.^a razões apontadas.

Uma parte significativa do território de Cascais oferece condições privilegiadas para que a bicicleta possa ser utilizada também para a realização de viagens quotidianas; nesse sentido é fundamental consolidar a rede ciclável nos aglomerados urbanos que oferecem boas condições para tal.



Gosto na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, por freguesia



Residentes que consideram a possibilidade de utilizar a bicicleta nas deslocações quotidianas por segmentos etários, por freguesia



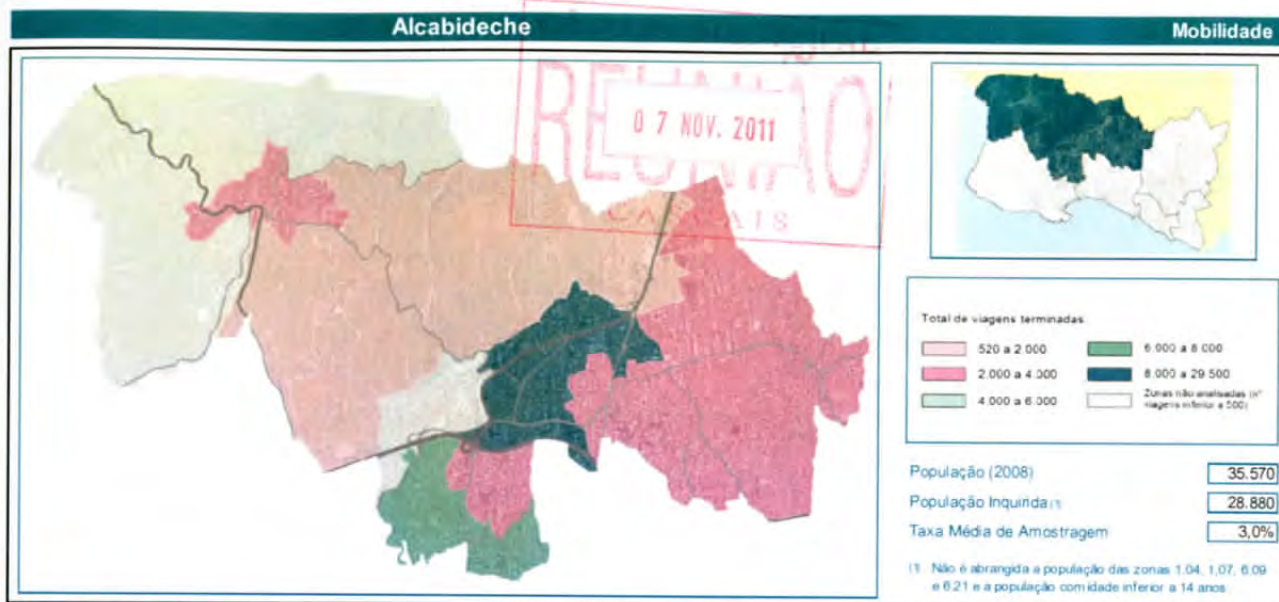
B.5. Fichas - Síntese

Nas páginas seguintes apresentam-se as fichas síntese das análises realizadas no presente Dossier, as quais reportam os principais resultados obtidos para o concelho e para cada uma das freguesias.

Para os vários indicadores que se apresentam é indicado o seu valor absoluto na freguesia e no concelho, assim como a percentagem que o valor da freguesia representa no total concelhio (“% no Conc”).

Para os sub-indicadores (os quais representam uma desagregação de alguns indicadores) são ainda apresentadas as percentagens relativas ao indicador principal.



**Características Gerais da População Residente****Estrutura Etária****Nível de Instrução**

Curso Universitário Curso médio / Politécnico 7º ano liceal (12º ano actual)
 9º ano liceal (9º ano actual) 2º ano liceal (6º ano actual) Instrução primária completa
 Analfabeto

Status Social

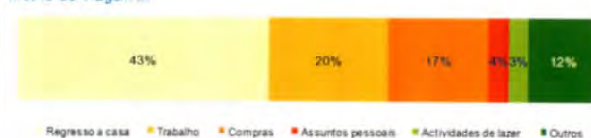
	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,8 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	4.606	28.158	16%
Taxa de Motorização	489 veic./1.000 hab.	495	
Parque Automóvel	17.410 veic.	93.290	19%
População que Conduz	20.440 hab.	109.811	58%
Alojamentos	16.690 aloj.	100.800	
Moradia (1)	9.980 aloj.	46.930	47%
Apartamento (1)	6.720 aloj.	53.870	53%
Disponib. Estacionamento Privativo	9.130 aloj.	55.270	
Moradia (1)	6.440 aloj.	32.340	59%
Apartamento (1)	2.690 aloj.	22.930	41%

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	58.570 viag.	328.250	18%
Nº Médio Viagens	2,0 vag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pers. Móvel	2,3 vag./hab.	2,3	
Imóveis	3.360 hab.	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	22 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	8,9 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	63.350 viag.	333.030	19%
Viagens Terminadas	63.450 viag.	333.160	19%
Viagens Internas	19.790 viag.	119.300	17%

Motivo de Viagem (2)**Modo de Viagem (2)****Frequência de Viagem (2)**

(2) Em relação às viagens terminadas.

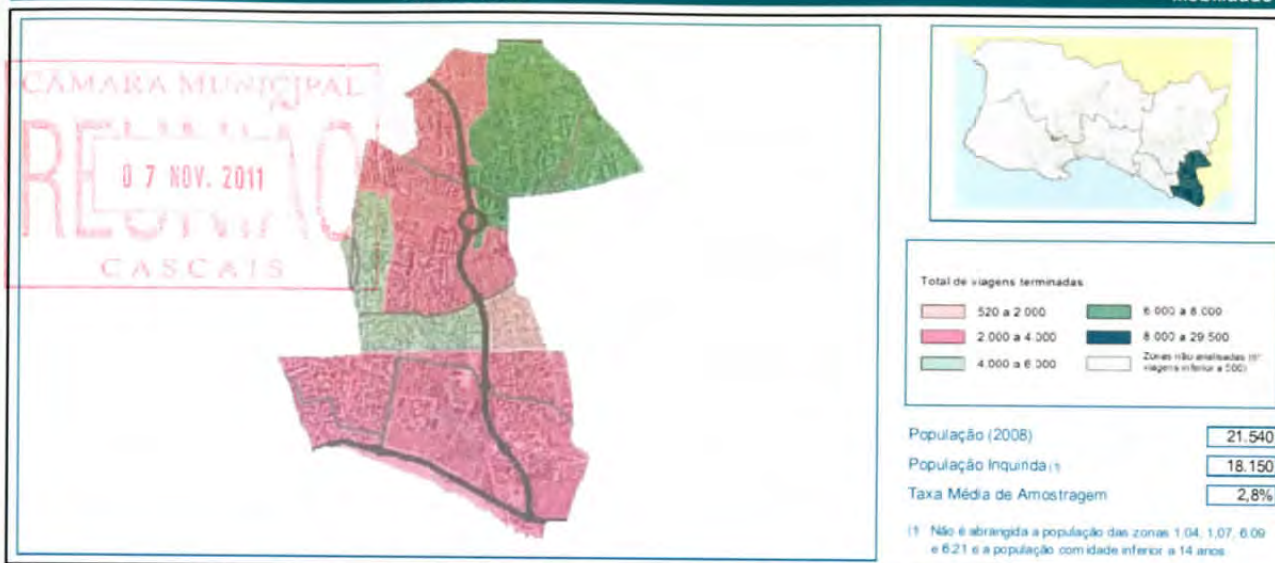
Inquéritos de Opinião

Os residentes em Alcabideche estão satisfeitos com a oferta da rede viária; pelo contrário, são neutros relativamente à segurança rodoviária (25% considera que a rede viária é pouco segura) e estão insatisfeitos com a conservação da rede da rodoviária (37% acha que esta está em mau estado de conservação).
 A população de Alcabideche declara-se insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e em parque.
 Os residentes em Alcabideche declaram estar satisfeitos com a oferta em transporte colectivo rodoviário e ferroviário, mas neste último caso, apresentam o grau de satisfação mais baixo (o que estará relacionado com a ausência de um serviço directo).
 A população está insatisfeita com as condições de circulação em modos suaves. Cerca de 54% dos residentes consideram não existir condições gerais de circulação e 70% consideram não existir condições de circulação para pessoas com mobilidade reduzida.



Carcavelos

Mobilidade



Características Gerais da População Residente

Estrutura Etária



Nível de Instrução



Curso Universitário
 9º ano liceal (9º ano actual)
 Analfabeto

Curso médio / Politécnico
 2º ano liceal (9º ano actual)
 Instrução primária completa

7º ano liceal (12º ano actual)

Status Social



	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dm. Agregados Familiares	2,6 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	3.450	28.158	19%
Taxa de Motorização	477 veic./1.000hab	495	
Parque Automóvel	10.260 veic.	93.290	11%
População que Conduz	12.660 hab.	109.811	59%
Alojamentos	11.770 aloj.	100.800	
Moradia (%)	3.640 aloj.	46.930	47%
Apartamento (%)	8.130 aloj.	53.870	53%
Disponib. Estacionam. Privativo	5.960 aloj.	55.270	
Moradia (%)	2.730 aloj.	32.340	59%
Apartamento (%)	3.230 aloj.	22.930	41%

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	39.040 viag.	328.250	12%
Nº Médio Viagens	2,2 viag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pass. Móvel	2,2 viag./hab.	2,3	
Imóveis	740 hab.	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	23 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	10,0 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	32.720 viag.	333.030	10%
Viagens Terminadas	32.660 viag.	333.160	10%
Viagens Internas	10.160 viag.	119.300	9%

Motivo de Viagem (2)



Modo de Viagem (2)



Frequência de Viagem (2)



(2) Em relação às viagens terminadas

Inquéritos de Opinião

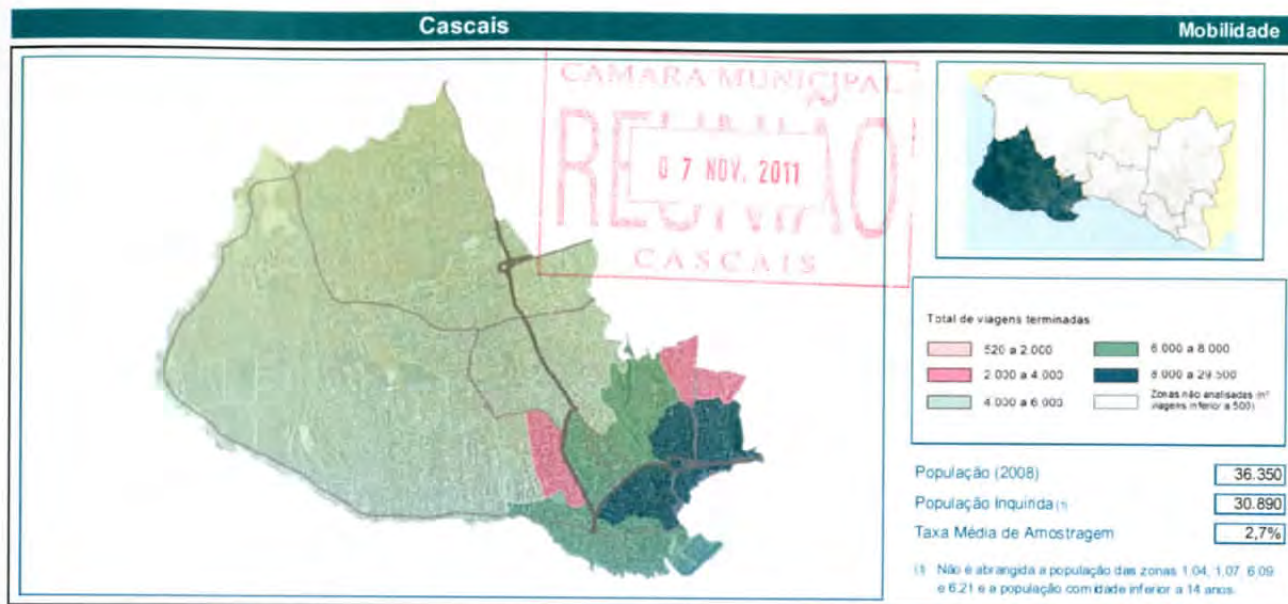
Carcavelos é uma das freguesias que apresenta um maior nível de satisfação no que respeita à oferta da rede viária. Já no que respeita à segurança rodoviária e ao estado de conservação das vias, a avaliação dos residentes nesta freguesia conduz a uma apreciação global de neutralidade.

A população de Carcavelos está insatisfeita no que respeita à oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque.

A oferta em transporte colectivo rodoviário tem uma avaliação neutra por parte dos residentes nesta freguesia; pelo contrário, a avaliação relativamente ao transporte ferroviário é positiva, ainda que mais baixa do que nas restantes freguesias servidas por este modo de transporte.

Carcavelos é a freguesia em que a população considera existirem melhores condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, mas apenas existem 12% de residentes satisfeitos.



**Características Gerais da População Residente****Estrutura Etária****Nível de Instrução**

Curso Universitário Curso médio / Politécnico 7º ano liceal (12º ano actual)
 5º ano liceal (9º ano actual) 2º ano liceal (6º ano actual) Instrução primária completa
 Analfabeto

Status Social**Dim. Agregados Familiares****Agregados sem Automóvel****Taxa de Motorização****Parque Automóvel****População que Conduz****Alojamentos****Moradia (%)****Apartamento (%)****Disponib. Estacionamento Privativo****Moradia (%)****Apartamento (%)**

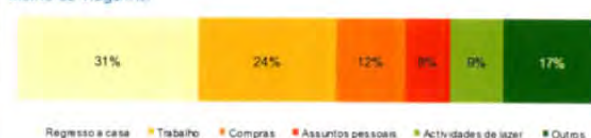
	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,7 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	5.551	28.158	18%
Taxa de Motorização	491 veic./1.000hab	495	
Parque Automóvel	17.880 veic.	93.290	19%
População que Conduz	21.440 hab.	109.811	58%
Alojamentos	21.730 aloj.	100.800	
Moradia (%)	8.810 aloj.	46.930	47%
Apartamento (%)	12.910 aloj.	53.870	53%
Disponib. Estacionamento Privativo	11.520 aloj.	55.270	
Moradia (%)	5.720 aloj.	32.340	59%
Apartamento (%)	5.790 aloj.	22.930	41%

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	64.380 vag.	328.250	20%
Nº Médio Viagens	2,1 vag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pers. Móvel	2,3 vag./hab.	2,3	
Imóveis	2.730 hab.	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (1)	21 min	22	
Distância Média de Viagem (2)	9,4 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	95.940 vag.	333.030	29%
Viagens Terminadas	96.020 vag.	333.160	29%
Viagens Internas	38.210 vag.	119.300	32%

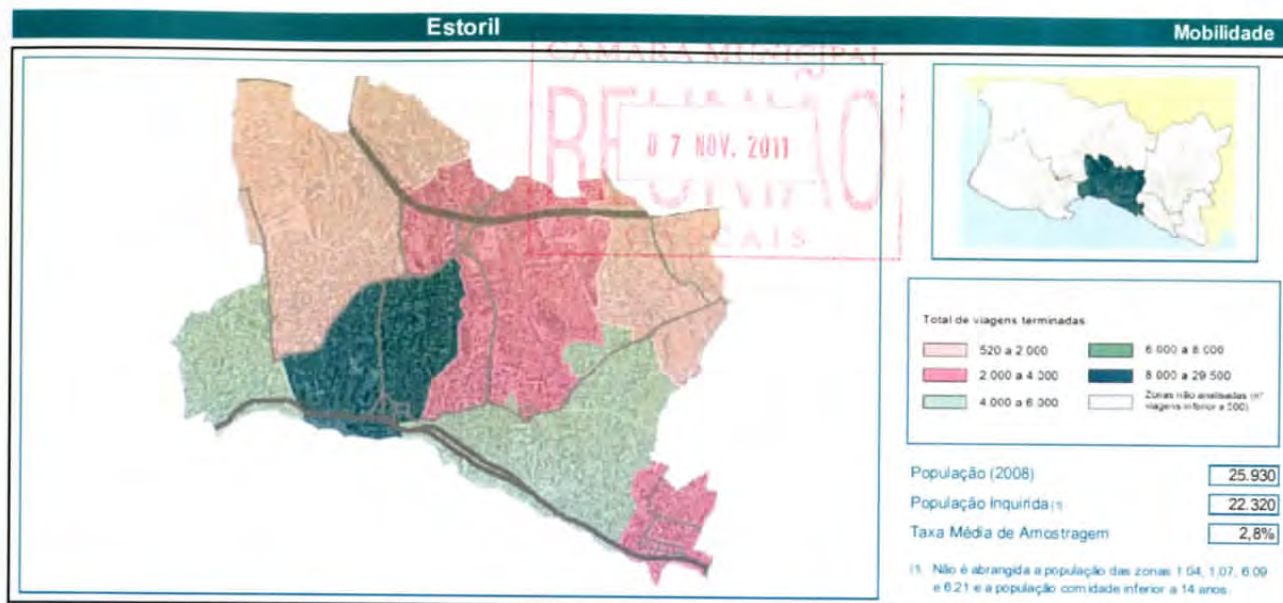
Motivo de Viagem (2)**Modo de Viagem (2)****Frequência de Viagem (2)**

(2) Em relação às viagens terminadas

Inquéritos de Opinião

Os residentes em Cascais estão satisfeitos com a oferta proporcionada pela rede rodoviária e com o nível de segurança proporcionado, mas estão neutros no que respeita ao estado de conservação das vias (31% dos residentes considera que estas estão em mau estado).
 A população de Cascais está insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque.
 Os residentes em Cascais declaram estar satisfeitos com a oferta em transporte colectivo rodoviário, mas estão particularmente satisfeitos com a oferta em transporte ferroviário. Esta freguesia apresenta os valores de satisfação global mais elevados na valorização da oferta em TC rodoviário.
 As condições de circulação pedonal e de acessibilidade para todos são avaliadas negativamente pelos residentes em Cascais; pelo contrário, os residentes nesta freguesia são os que se consideram mais satisfeitos com as condições de circulação a pé e em bicicleta, muito provavelmente por a maior concentração de ciclovias se encontrar nesta freguesia.



**Características Gerais da População Residente****Estrutura Etária****Nível de Instrução**

Curso Universitário Curso médio / Politécnico 7º ano liceal (12º ano actual)
 9º ano liceal (9º ano actual) 2º ano liceal (6º ano actual) Instrução primária completa
 Analfabeto

Status Social

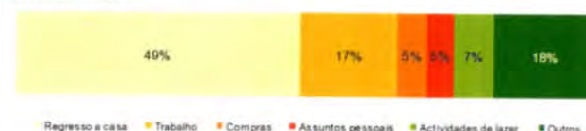
	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,7 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	4.438 agreg. 20%	28.158	18%
Taxa de Motorização	495 veic./1.000hab	495	
Parque Automóvel	12.830 veic.	93.290	14%
População que Conduz	15.200 hab. 59%	109.811	58%
Alojamentos	15.380 aloj.	100.800	
Moradia (%)	7.490 aloj. 49%	46.930	47%
Apartamento (%)	7.890 aloj. 51%	53.870	53%
Disponib. Estacionamento Privativo	8.320 aloj.	55.270	
Moradia (%)	5.100 aloj. 61%	32.340	59%
Apartamento (%)	3.220 aloj. 39%	22.930	41%

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	50.300 vag.	328.250	15%
Nº Médio Viagens	2,3 vag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pess. Móvel	2,4 vag./hab.	2,3	
Imóveis	1.380 hab. 6%	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	22 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	8,8 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	47.110 vag.	333.030	14%
Viagens Terminadas	47.180 vag.	333.160	14%
Viagens Internas	16.310 vag.	119.300	14%

Motivo de Viagem (2)**Modo de Viagem (2)****Frequência de Viagem (2)**

(2) Em relação às viagens terminadas.

Inquéritos de Opinião

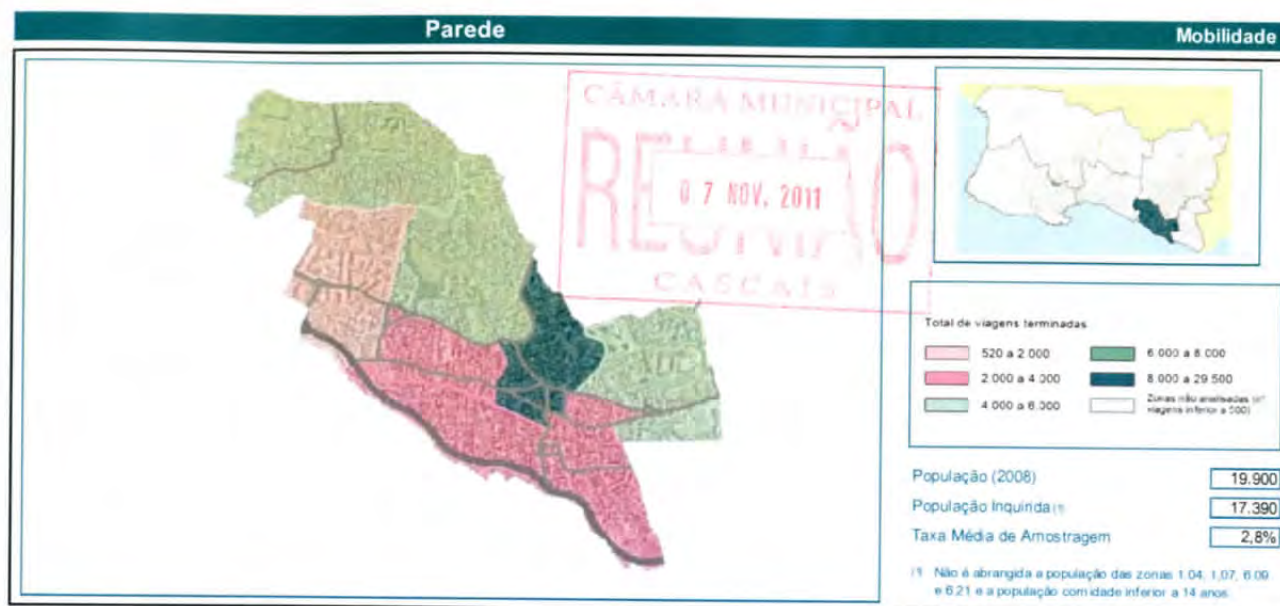
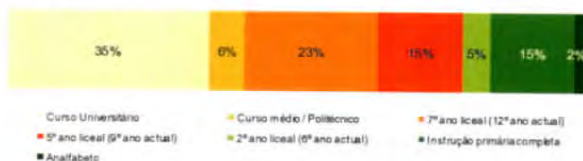
O Estoril é a freguesia onde a população está, globalmente, mais satisfeita com a oferta da rede rodoviária e com a sua segurança. Relativamente ao estado de conservação da rede rodoviária, as respostas dos residentes conduzem a um resultado de neutralidade, mas já muito próximo de um resultado positivo.

A população do Estoril está insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e é neutra quando se considera a oferta de estacionamento em parque.

É uma das freguesias onde os residentes se encontram mais satisfeitos com a oferta de TC ferroviário, o que se deve sobretudo à existência de 4 estações ferroviárias na freguesia. Considerando o TC rodoviário a satisfação é baixa, ainda que positiva.

A avaliação das condições de circulação para os modos suaves é negativa em todas as dimensões de análise. No caso da avaliação sobre a existência de rampas e acessos para as pessoas com mobilidade reduzida a avaliação é muito negativa.



**Características Gerais da População Residente****Estrutura Etária****Nível de Instrução****Status Social**

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,5 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	3.898 agreg.	28.158	18%
Taxa de Motorização	470 veic./1.000hab	495	
Parque Automóvel	9.370 veic.	93.290	10%
População que Conduz	11.600 hab.	109.811	58%
Alojamentos	11.580 aloj.	100.800	
Moradia (1)	4.660 aloj.	46.930	47%
Apartamento (1)	6.920 aloj.	53.870	53%
Disponib. Estacionam. Privativo	6.480 aloj.	55.270	
Moradia (1)	3.320 aloj.	32.340	59%
Apartamento (1)	3.160 aloj.	22.930	41%

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	36.330 vag.	328.250	11%
Nº Médio Viagens	2,1 vag./hab.	2,1	
Nº Médio Viagens / Pess. Móvel	2,2 vag./hab.	2,3	
Imóveis	1.230 hab.	13.612	9%
Nº Etapas / Viagem	1,2 etapas/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	23 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	8,9 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	34.530 vag.	333.030	10%
Viagens Terminadas	34.560 vag.	333.160	10%
Viagens Internas	12.630 vag.	119.300	11%

Motivo de Viagem (2)**Modo de Viagem (2)****Frequência de Viagem (2)**

(2) Em relação às viagens terminadas

Inquéritos de Opinião

Os residentes na Parede estão satisfeitos com a oferta da rede rodoviária e apresentam-se neutros face às condições de segurança e ao estado de conservação da rede rodoviária.

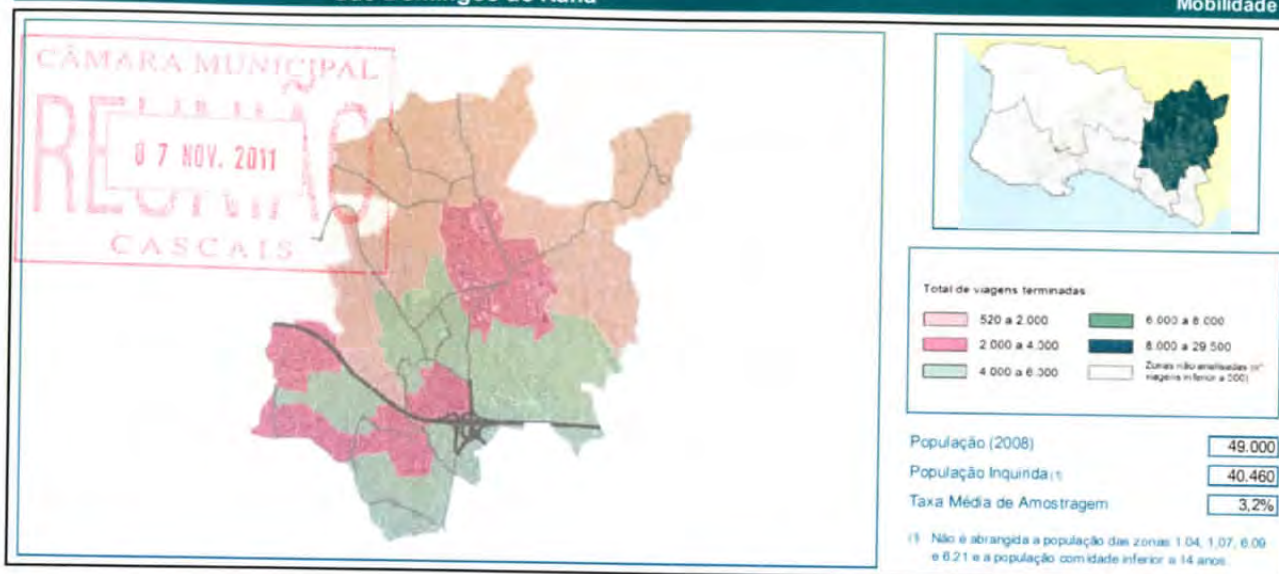
A população de Parede declara-se insatisfeita com a oferta de estacionamento na via e em parque, sendo claramente a freguesia que apresenta piores valorizações neste critério. Tal como nas outras freguesias, na Parede existe uma maior satisfação com a oferta de TC ferroviário comparativamente com a oferta de TC rodoviário. A apreciação da oferta de transporte colectivo é neutra.

É nesta freguesia que os residentes indicam uma maior aptidão para utilização da bicicleta nas suas deslocações diárias, o que tem que ver com uma elevada potencial adesão a este modo da população com mais de 65 anos.



São Domingos de Rana

Mobilidade

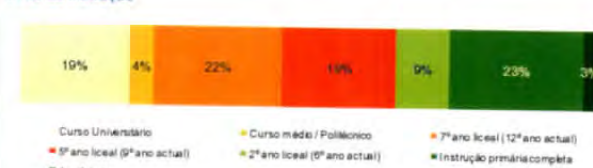


Características Gerais da População Residente

Estrutura Etária



Nível de Instrução



Status Social



	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Dim. Agregados Familiares	2,8 hab./agregado	2,7	
Agregados sem Automóvel	6.214 agreg. 15%	28.158 18%	
Taxa de Motorização	520 veic./1.000 hab	495	
Parque Automóvel	25.550 veic.	93.290 27%	
População que Conduz	28.460 hab. 58%	109.811 58%	
Alojamentos	23.650 aloj.	100.800	
Moradia (1)	12.360 aloj. 52%	46.930 47%	
Apartamento (1)	11.290 aloj. 48%	53.870 53%	
Disponib. Estacionamento Privativo	13.860 aloj.	55.270	
Moradia (1)	9.020 aloj. 65%	32.340 59%	
Apartamento (1)	4.840 aloj. 35%	22.930 41%	

Dinâmicas de Mobilidade da População Residente

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens	79.630 vag.	328.250 24%	
Nº Médio Viagens	2,0 vag./hab	2,1	
Nº Médio Viagens / Pers. Móvel	2,2 vag./hab	2,3	
Imóveis	4.180 hab. 10%	13.612 9%	
Nº Etapas / Viagem	1,3 etapa/viagem	1,2	
Duração Média de Viagem (2)	24 min.	22	
Distância Média de Viagem (2)	9,5 km	9,4	

Dinâmicas de Mobilidade do Total de Viagens

	Freguesia	Concelho	% no Conc.
Viagens Iniciadas	59.380 vag.	333.030 18%	
Viagens Terminadas	59.290 vag.	333.160 18%	
Viagens Internas	22.200 vag.	119.300 19%	

Motivo de Viagem (2)



Modo de Viagem (2)



Frequência de Viagem (2)



(2) Em relação às viagens terminadas.

Inquéritos de Opinião

Os residentes em São Domingos de Rana estão satisfeitos com a oferta da rede rodoviária e apresentam-se neutros face às condições de segurança e ao estado de conservação da rede rodoviária.

Em São Domingos de Rana, a avaliação sobre a adequação da oferta de estacionamento na via pública e em parque é negativa.

Esta é a freguesia onde a população demonstra encontrar-se mais satisfeita com a oferta em TC rodoviário (44% dos residentes indicam que a oferta é "boa" ou "muito boa"), mas globalmente apresenta índices de satisfação com o TC rodoviário equivalente a Acabideche. A população está satisfeita com a oferta proporcionada pelo transporte ferroviário.

Apesar da população se encontrar insatisfeita com as condições de circulação em modos suaves, a proporção de residentes que se encontram satisfeitos com a dimensão e estado dos passeios é superior à média do concelho (21% dos residentes). São 67% os residentes que consideram não existir condições adequadas de circulação para pessoas com mobilidade reduzida.





CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO





C. Caracterização e Diagnóstico

C.1. Introdução

O conhecimento dos padrões de mobilidade dos residentes em Cascais constitui uma das informações fundamentais para a boa definição de uma estratégia coerente e sustentável de actuação no sistema de acessibilidades no concelho. Mas o conhecimento da mobilidade não pode apenas limitar-se ao conhecimento das dinâmicas de deslocação dos Cascaenses, havendo que conhecer também os movimentos da população que, não residindo no concelho, se desloca quotidianamente (empregados ou estudantes) ou ocasionalmente, em Cascais.

No âmbito do ETAC de Cascais foi realizado um Inquérito à Mobilidade (doravante designado de IM) da população que reside ou visita o concelho de Cascais. Os resultados do tratamento deste inquérito são apresentados no presente *Dossier*. Complementarmente, foi realizado um inquérito de opinião a parte dos residentes em Cascais, inquérito este que teve como principais objectivos, a avaliação do grau de satisfação relativamente ao modo de transporte utilizado e da opinião sobre o sistema de transportes e mobilidade do concelho de Cascais.



O presente capítulo está organizado nas quatro secções seguintes:

- **Descrição sumária do inquérito à mobilidade.** Neste ponto apresenta-se os principais resultados do inquérito à mobilidade;
- **Características gerais da população.** Neste sub-capítulo descrevem-se as principais características demográficas e sócio-económicas da população residente e visitante de Cascais (e.g., estrutura etária e sexo, nível de instrução, status social, ...), mas também alguns aspectos que condicionam a mobilidade como sejam a taxa de motorização ou a capacidade de condução;
- **Dinâmicas de mobilidade.** Este sub-capítulo caracteriza os padrões de mobilidade dos residentes e visitantes em Cascais, apresentando a descrição dos modos de transporte e motivos das viagens, a distribuição das viagens ao longo do dia e outros indicadores relacionados.
- **Inquérito de opinião.** Neste último ponto apresentam-se os resultados do inquérito de opinião aos residentes em Cascais, inquérito este que versou sobre o grau de satisfação dos modos de transporte utilizados, mas também sobre diversos aspectos que condicionam a mobilidade e acessibilidade.

Seguidamente apresentam-se os principais resultados do IM. A informação que deu origem às figuras inseridas neste capítulo são compiladas no CD anexo que acompanha este relatório.

C.2. Descrição sumária do inquérito à mobilidade

Como já anteriormente referido, no âmbito do ETAC de Cascais foi realizado um inquérito à mobilidade dos residentes em Cascais, bem como à população que visita o concelho. No caso dos visitantes foram tidas em consideração as opções modais, uma vez que para cada um dos segmentos de procura (utilizadores do transporte individual, do comboio ou do transporte colectivo rodoviário) foi necessário estimar a população de modo a dimensionar a amostra.

Na Figura 8 apresentam-se os segmentos abrangidos pelo inquérito à mobilidade, apresentando a Tabela 2 um resumo das principais características da mobilidade estimadas a partir do IM.



Figura 8 – Segmentos abrangidos pelo IM

Para conhecer em maior detalhe as opções metodológicas que estiveram subjacentes à realização do inquérito à mobilidade recomenda-se a leitura do capítulo D, no qual é apresentado o processo de dimensionamento da amostra, a estrutura do questionários e as metodologias de inquérito e de validação dos resultados.



**Tabela 2 – Principais características dos inquéritos à mobilidade**

Principais características	Residentes em Cascais	Utilizadores do transporte individual	Utilizadores do transporte colectivo - comboio	Utilizadores do transporte colectivo - TC rodoviário
Período em que decorreu o inquérito	Durante o mês de Maio e 1.ª semana de Junho de 2009			Setembro de 2009
Tipo de inquérito	Telefónico e realizado com recurso a um questionário desenvolvido em computador utilizando a metodologia CATI (Computer Assisted Telephonic Interview)			
Seleção dos inquiridos	Aleatória	Aleatória mas considerando o conjunto de número de telefones recolhidos nos inquéritos preliminares realizados aos utilizadores de cada um dos segmentos		
Segmentação da amostra	Zona de residência em Cascais	Concelho de residência		
	Sexo	Posto OD em que os inquiridos foram contactados	Estação de comboio em que foi realizado o inquérito	Passageiros das carreiras 418, 455, 463, 467 e 468
	Estrato etário (18 a 24 anos; 25 a 44 anos, 45 a 64 anos e mais de 65 anos)			
População caracterizada	158.093	43.612	2.575	2.178
Dimensão da amostra	4.602	583	58	48
Coefficiente de expansão médio	34	75	44	45
Taxa de amostragem	2,9%	1,3%	2,3%	2,2%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Segundo o Instituto Nacional de Estatística, em 2008, a população residente em Cascais rondava os 188 mil habitantes, dos quais cerca de 159,7 mil tinham mais de 14 anos. Por razões legais, o IM apenas pode abranger pessoas com mais de 14 anos¹, população esta que foi praticamente toda abrangida, apenas ficando por caracterizar a mobilidade da população residente nas zonas 1.04 (Cabreiro), 1.07 (Parque Natural – Malveira),

2.02 (Carcavelos - Saint Julian), 6.09 (Bairro do Miradouro / Tires / Bairro de Crestires), Aeródromo de Tires (6.11) e Trajouce Este (6.21), uma vez que, por serem zonas com uma reduzida concentração residencial foram excluídas no processo de definição da amostra. Na zona 1.13 (Adroana / Manique) foi excluída a população residente no Estabelecimento Prisional do Linho. A exclusão destas zonas do dimensionamento da amostra levou a que não se tenha caracterizado a mobilidade de cerca de 1.100 habitantes.

¹ Para as crianças com idade igual ou inferior a 14 anos é necessária a obtenção de uma autorização escrita por parte dos encarregados de educação, processo este que não poderia ser desenvolvido telefonicamente e implicaria tempos de realização do inquérito muito mais demorados.

No total foram realizados cerca de 4.600 inquéritos aos residentes em Cascais, o que conduziu a uma taxa de amostragem global de 2,9%. Esta taxa de amostragem significa dizer que, cada inquérito traduz, em média, o comportamento de 34 pessoas residentes na mesma zona

e no mesmo estrato etário e sexo da pessoa que respondeu ao inquérito.

A caracterização da mobilidade da população não residente em Cascais foi realizada tendo como base os inquéritos realizados nas principais entradas rodoviárias do concelho (no Anexo 1 apresentam-se os pontos em que foram realizados os inquéritos OD), mas também nas estações ferroviárias do concelho (todas à exceção de Monte Estoril) e, em algumas das principais carreiras inter-concelhias da Scotturb².

Para caracterizar a mobilidade dos não residentes foram realizados cerca de 690 inquéritos, dos quais cerca de 580 foram realizados aos utilizadores do transporte individual (neste segmento a taxa de amostragem foi de 1,3%) e os restantes aos passageiros da CP (58 inquéritos; taxa de amostragem de 2,3%) e da Scotturb (48 inquéritos; taxa de amostragem 2,2%).

O questionário do inquérito à mobilidade é apresentado no Anexo 2. O inquérito à mobilidade foi realizado telefonicamente e apoiou-se num questionário desenvolvido em computador, no qual os inquiridores “apenas” tinham de seguir o encadeamento das perguntas apresentadas pelo computador.

Este inquérito permitiu enquadrar os padrões de mobilidade no que respeita à descrição das viagens (hora de início e fim, motivo da viagem e modo de transporte utilizado, etc.), mas também caracterizar o inquirido e o respectivo agregado relativamente a diversas variáveis

que enquadram e condicionam a mobilidade (e.g., nível de instrução e profissão do inquirido, dimensão do agregado, número de veículos, disponibilidade de estacionamento na residência, etc.).

A Tabela 3 apresenta a síntese dos principais indicadores de mobilidade, sendo de destacar que, em média, todos os dias úteis coexistem em Cascais cerca de 206 mil pessoas que residem ou visitam o concelho (neste universo não estão incluídos os turistas), dos quais 24% correspondem a pessoas que não residem no concelho.



² Foram realizados inquéritos e contagens aos passageiros das carreiras 418, 455, 463, 467 e 468.

**Tabela 3 – Indicadores globais da mobilidade**

Indicadores Globais	Residentes em Cascais		Não Residentes em Cascais		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
População em 2008 com mais de 14 anos (1)	159.706	100%				
População em 2008 abrangidos pelo inquérito (2)	158.093	99%	48.365	100%	206.457	100%
Total de inquiridos (3)		4.602		689		5.291
Taxa média de amostragem		2,9%		1,4%		2,6%
Residentes Imóveis	13.612	9%				
Residentes Móveis (4)	144.480	91%				
Total de viagens realizadas (5)	328.249	100%	101.904	100%	430.153	100%
Total de viagens realizadas a pé	62.311	19%	452	0%	62.763	15%
Total de viagens realizadas em TI	194.775	59%	90.569	89%	285.344	66%
Total de viagens realizadas em TC	59.627	18%	8.886	9%	68.513	16%
Total de viagens realizadas em TI + TC	5.108	2%	496	0%	5.604	1%
Total de viagens realizadas em outros modos	6.428	2%	1.501	1%	7.929	2%
Viagens terminadas em Cascais	283.261	86%	49.899	49%	333.160	77%
Viagens iniciadas em Cascais	283.135	86%	49.899	49%	333.034	77%
Viagens internas a Cascais	239.926	73%	2.289	2%	242.215	56%
Viagens que não têm nenhum extremo em Cascais	1.780	1%	4.395	4%	6.175	1%
Viagens com pelo menos um extremo em Cascais (*)	326.469	99%	97.509	96%	423.979	99%
Total de viagens realizadas a pé	62.149	19%	314	0%	62.464	15%
Total de viagens realizadas em TI	193.475	59%	86.853	89%	280.328	65%
Total de viagens realizadas em TC	59.310	18%	8.345	9%	67.654	16%
Total de viagens realizadas em TI + TC	5.108	2%	496	1%	5.604	1%
Total de viagens realizadas em outros modos	6.428	2%	1.501	2%	7.929	2%
Número médio de viagens / pessoa	2,08					
Número médio de viagens / pessoa móvel (5)	2,27		2,11			
Número médio de viagens motorizadas / pessoa móvel	1,80		2,07			

(1) Base de amostragem no concelho de Cascais

(2) Base da população efectivamente abrangida

(3) Dimensão da amostra

(4) Pessoa móvel: pessoa que realizou pelo menos uma viagem no dia alvo de inquérito

(5) Viagem: deslocação com um único motivo entre uma origem e um destino finais, usando um ou mais veículos e/ou modos de transporte

(*) A percentagem foi calculada tendo em consideração o total de viagens descritas.

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009



Tomando em consideração os resultados do IM estima-se que, todos os dias úteis os residentes e visitantes de Cascais realizem cerca 430 mil viagens das quais 285,5 mil viagens são em transporte individual, o que corresponde a dizer que 66% das viagens são realizadas em TI.

O sub-conjunto das viagens com pelo menos um extremo em Cascais é de 424 mil viagens diárias, das quais cerca de 65% são realizadas em transporte individual.

A percentagem da população residente que não se desloca num dia útil é de 9%, valor este que resulta inferior ao encontrado em inquéritos à mobilidade realizados recentemente em concelhos com dimensão populacional semelhante a Cascais, nos quais esta percentagem varia entre os 15% e os 20% em contexto urbano.

Cerca de $\frac{3}{4}$ das viagens dos residentes em Cascais são internas ao concelho de Cascais, o que permite inferir que o concelho é auto-suficiente para um conjunto muito significativo de actividades.

Nos pontos seguintes apresentam-se os principais resultados deste inquérito em maior profundidade.

C.3. Características gerais da população

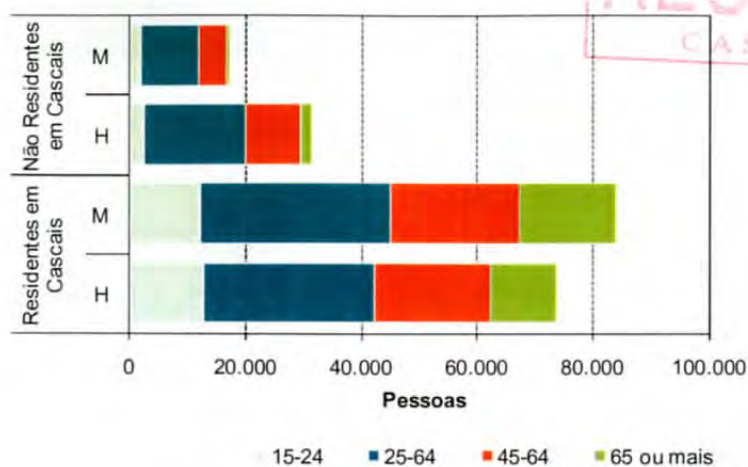
C.3.1. Estrutura etária da população

Nas Figura 9 e Tabela 4 apresenta-se a distribuição etária e por sexo da população abrangida pelo IM. No caso dos residentes em Cascais, esta distribuição traduz a repartição da população pelos diversos segmentos etários, mantendo-se válidas as conclusões relativas às dinâmicas demográficas do concelho apresentadas no Dossier 1 (Território), apenas sendo de relembrar que esta análise apenas inclui a população com mais de 14 anos.

No caso dos não residentes em Cascais, a estrutura etária foi determinada com base na informação dos inquéritos realizados, não tendo subjacente nenhum critério de estratificação por sexo ou idade. Da análise dos resultados dos inquéritos aos não residentes importa destacar:

- Cerca de 65% dos não residentes que realizam viagens para Cascais são do sexo masculino;
- Domina a população em idade activa, verificando-se que 87% dos não residentes em Cascais têm idade compreendida entre os 25 e os 64 anos.

A predominância da população em idade activa está relacionado com o peso das viagens terminadas em Cascais por motivo de trabalho (47% do total das viagens dos não residentes) ou profissionais (20%). Na secção C.4.3 é apresentada esta análise em maior detalhe.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 9 – Repartição da população residente e não residente por estrutura etária e sexo

Tabela 4 – Estrutura etária e sexo

Estratos etários e sexo		Residentes em Cascais		Não Residentes em Cascais		Total	
		Abs	%	Abs	%	Abs	%
15-24	H	12.565	8%	2.250	5%	14.815	7%
	M	12.186	8%	1.843	4%	14.028	7%
25-44	H	29.865	19%	17.595	36%	47.459	23%
	M	33.023	21%	9.941	21%	42.964	21%
45-64	H	20.094	13%	9.545	20%	29.640	14%
	M	22.321	14%	4.793	10%	27.114	13%
65 ou mais	H	11.388	7%	1.936	4%	13.324	6%
	M	16.650	11%	462	1%	17.113	8%
TOTAL	H	73.912	47%	31.327	65%	105.239	51%
	M	84.181	53%	17.038	35%	101.219	49%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009



C.3.2. Dimensão dos agregados

Na Tabela 5 apresenta-se a repartição dos alojamentos em função da dimensão da família; regra geral, os resultados dos inquéritos foram extrapolados para a população, mas neste indicador e, apenas para os residentes em Cascais, optou-se por extrapolar os resultados para o total de alojamentos existentes no concelho.

O total de alojamentos estimados em 2008 no concelho de Cascais é próximo dos 101 mil alojamentos; porque o inquérito não abrangeu algumas das zonas com ocupação residual, esta análise reporta-se a um universo de 100.800 alojamentos (99,8% do total)³.

A dimensão média dos agregados dos residentes em Cascais é de 2,69, resultado que é consistente com os dados dos Censos de 2001, nos quais a dimensão média da família é de 2,7 pessoas/agregado.

No caso dos não residentes, a dimensão média da família é de 3,09 pessoas/agregado o que está relacionado com o facto dos não residentes em Cascais, serem sobretudo pessoas em idade activa, inseridas em agregados familiares de maior dimensão.

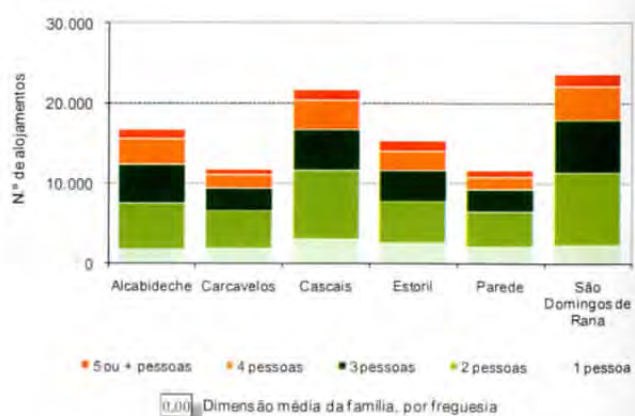
Da análise da Tabela 5 é possível constatar que mais de metade dos alojamentos em Cascais tem duas (38%) ou três pessoas no agregado (25%).

Tabela 5 – Agregados em função da dimensão da família

Agregados com:	Residentes em Cascais		Não residentes em Cascais	
	Abs.	%	Abs.	%
1 pessoa	13.502	13%	3.397	7%
2 pessoas	38.001	38%	12.873	27%
3 pessoas	25.688	25%	15.701	32%
4 pessoas	16.729	17%	11.353	23%
5 ou mais pessoas	6.880	7%	5.041	10%
TOTAL	100.800	100%	48.365	100%
Dimensão média do agregado	2,69		3,09	

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Quando se analisam os resultados deste indicador por freguesia (vide Figura 10), verifica-se existirem algumas diferenças na dimensão média da família, a qual é mais elevada em Alcabideche e em São Domingos de Rana (respectivamente 2,80 e 2,77 pessoas por alojamento), do que nas restantes freguesias, o que está relacionado com a maior representatividade da tipologia “moradias” nestas freguesias, as quais tendencialmente, são procuradas por famílias mais numerosas.



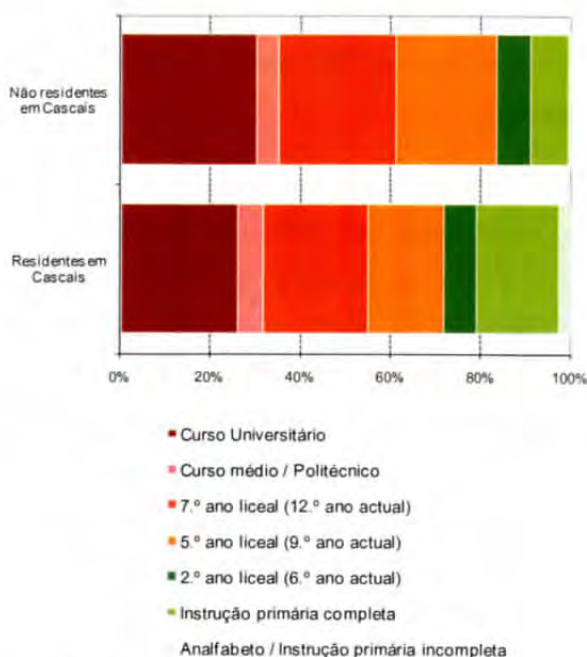
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 10 – Repartição dos agregados em função da dimensão da família, por freguesia

³ Não foram considerados os alojamentos presentes nas zonas 1.04, 6.11 e 6.21.

C.3.3. Nível de instrução da população

Nas Figura 11 e Tabela 6 apresenta-se a repartição da população em função do seu nível de instrução, distinguindo-se entre os residentes e os não residentes em Cascais.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 11 – População segundo o nível de instrução (%)

Tabela 6 – População segundo o nível de instrução da população (abs. e %)

Nível de instrução do inquirido:	Residentes em Cascais			Não residentes em Cascais		
	Abs.	%	% sem NS/NR	Abs.	%	% sem NS/NR
Curso Universitário	37.926	24%	26%	14.398	30%	30%
Curso médio / Politécnico	8.094	5%	6%	2.374	5%	5%
7.º ano liceal (12.º ano actual)	33.558	21%	23%	12.306	25%	26%
5.º ano liceal (9.º ano actual)	24.431	15%	17%	10.630	22%	22%
2.º ano liceal (6.º ano actual)	10.842	7%	7%	3.618	7%	8%
Instrução primária completa	26.635	17%	18%	4.107	8%	9%
Analfabeto / Instrução primária incompleta	3.865	2%	3%	293	1%	1%
Não sabe / Não responde	12.743	8%		639	1%	
TOTAL	158.093	100%	100%	48.365	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Para a população residente em Cascais e, excluindo da análise as respostas “Não sabe/Não responde” verifica-se que:

- Cerca de 26% da população tem formação universitária (em 2001, esta percentagem era de 15%⁴). O acréscimo da população com formação universitária estará relacionado com a maior facilidade de acesso da população ao ensino superior verificado nos últimos anos, mas é também de admitir que algumas das pessoas que responderam possuir este grau de ensino no inquérito são estudantes ou, têm frequência universitária;
- A população com o curso médio / politécnico corresponde a 6% do total, sendo que 23% dos residentes possuem o 7.º ano liceal (12.º ano actual);
- A população analfabeta tem pouca representatividade (3% do total) surgindo com uma expressão muito inferior face aos resultados dos Censos de 2001⁵, o que pode em parte reflectir o falecimento da população mais idosa, mas também uma menor propensão desta população para responder a inquéritos telefónicos.

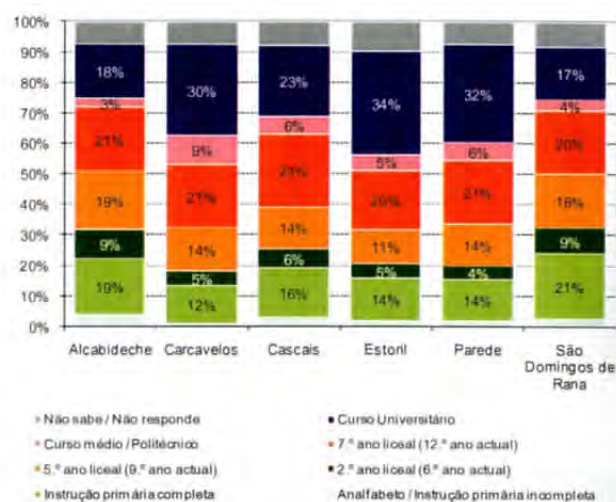
No caso dos não residentes em Cascais verifica-se existir uma maior representatividade das pessoas com nível de instrução mais elevado - 30% dos não residentes têm

⁴ Em 2001, a população com grau de ensino universitário completo era de 23.686, enquanto a população com este grau de ensino incompleto era de 4.363.

⁵ Em 2001, cerca de 21 mil habitantes eram analfabetos ou, tinham a instrução primária incompleta.

grau universitário -, por oposição a uma menor expressão da população com níveis de habilitação mais baixos (apenas 10% da população possui apenas instrução primária ou é analfabeta).

Retomando a análise do nível de instrução dos residentes em Cascais e, refinando a análise para o nível da freguesia (vide Figura 12), verifica-se existirem diferenças no nível de instrução dos residentes em função da freguesia considerada.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 12 – População segundo o seu nível de instrução, por freguesia

Estas diferenças são particularmente marcantes quando se considera a população com o ensino superior, uma vez que é possível identificar uma clara dicotomia entre as freguesias de Carcavelos, Estoril e Parede (nas quais o peso da população com o ensino universitário é superior a 30%), relativamente às freguesias de Alcábaldeche e São Domingos de Rana, nas quais menos de 20% da população possui grau de ensino superior. A freguesia de Cascais apresenta potenciais de população com o ensino



superior (23%), que não se enquadram em nenhum dos grupos anteriores reflectindo a coexistência de diferentes estratos sociais nesta freguesia.

C.3.4. Profissão

O inquérito à mobilidade incluiu uma questão relativa à

profissão do inquirido; esta pergunta foi tratada como uma pergunta aberta uma vez que a equipa TIS/Multidados considerou ser preferível codificar a profissão *à posteriori* ao invés de deixar ao livre arbítrio dos inquiridores a classificação das profissões e actividades referidas. A codificação da profissão foi realizada pela Multidados (e validada pela TIS).

Tabela 7 – População segundo a profissão (abs. e %)

Códigos	Profissão	Residentes em Cascais			Não residentes em Cascais		
		Abs.	%	% sem NS/NR	Abs.	%	% sem NS/NR
1	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 6 ou mais trabalhadores)	1.383	1%	1%	1.696	4%	4%
2	Quadros superiores (responsável por 6 ou mais trabalhadores) - Administrador, Presidente, Director, Gerente	648	0%	0%	297	1%	1%
3	Quadros superiores (responsável por 5 ou menos trabalhadores) - Administrador, Presidente, Director, Gerente	2.878	2%	2%	1.107	2%	2%
4	Profissões liberais e similares (Médicos, Advogados, Arquitectos, Engenheiros, Contabilistas, Economistas, Artistas, Fotógrafos, Decoradores, etc.)	4.107	3%	3%	2.422	5%	5%
5	Quadros médios (responsável por 6 ou mais trabalhadores) -Chefe de secção, Chefe de serviços	221	0%	0%	0	0%	0%
6	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 5 ou menos trabalhadores)	427	0%	0%	0	0%	0%
7	Profissões técnicas, científicas e artísticas por conta de outrem (Perfil semelhante ao código 04, mas trabalhando por conta de outrem)	19.840	13%	14%	9.823	20%	21%
8	Quadros médios (responsável por 5 ou menos trabalhadores) (Chefe de secção, Chefe de serviços)	1.714	1%	1%	2.077	4%	4%
9	Empregados de escritório	7.690	5%	6%	3.327	7%	7%
10	Empregados trabalhando sem ser em escritórios (Lojistas, Vendedores, Polícias, etc.)	16.846	11%	12%	10.623	22%	23%
11	Trabalhadores manuais e similares por conta própria (Canalizadores, Carpinteiros, Sapateiros, Pintores, etc.)	4.080	3%	3%	4.107	8%	9%
12	Desempregados	12.523	8%	9%	1.496	3%	3%
13	Trabalhadores manuais (Operários, Trabalhadores agrícolas, etc.)	9.645	6%	7%	5.042	10%	11%
14	Domésticas	8.623	5%	6%	990	2%	2%
15	Estudante	11.016	7%	8%	1.461	3%	3%
16	Reformados / Pensionistas	37.891	24%	27%	1.702	4%	4%
99	Não sabe / Não responde	18.562	12%		2.195	5%	
	TOTAL	158.093	100%	100%	48.365	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009



envolvem a movimentação de muitos operários).

A população residente em Cascais está repartida pelas diferentes profissões, sendo de destacar a importância da população com profissões técnicas qualificadas (médicos, engenheiros, advogados), a qual representa cerca de 17% do peso total (não considerando as “não respostas”; códigos 4 e 7). O emprego associado a profissões não administrativas (lojistas, vendedores, polícias, etc.) emprega também um conjunto significativo dos residentes em Cascais (12% do total; código 10).

A população reformada (código 16) é da mesma ordem de grandeza da população com mais de 65 anos estimada para 2008 pelo INE (31.395 habitantes), sendo de admitir que os maiores quantitativos de população reformada encontrados no IM reflectem o processo de reformas antecipadas ocorrido há alguns anos, tanto na administração pública, como nas diversas empresas de capital público (e.g., CP, EDP, CTT, ...).

Os desempregados (código 12) representam 9% da população residente no concelho, valor este que é superior ao verificado nos Censos de 1991 e 2001 (nos dois períodos era de 6,9%), mas que se enquadra nas taxas de desemprego associadas à conjectura vigente.

No caso dos não residentes verifica-se uma forte concentração dos inquiridos nas profissões técnicas (21% do total), associadas a actividades comerciais (23% do total; código 7). As profissões manuais (código 13) empregam 11% do total dos não residentes, o que tem que ver com a presença de algumas unidades fabris de pequena dimensão, mas também com a existência de obras de grande envergadura no concelho (e.g., novo Hospital de Cascais, beneficiação do IC16/IC30 e, outras vias de menor expressão como a construção de um novo troço da Via Longitudinal Norte (VLN), mas que

C.3.5. *Status social*

O nível de rendimento e o *status social* dos inquiridos e do agregado em que estes estão inseridos são factores que influenciam as opções modais, nomeadamente a maior ou menor propensão para a utilização do transporte colectivo (quanto maior o rendimento disponível, menor a predisposição para a utilização do transporte colectivo).

O rendimento do agregado é o indicador mais fiável, mas neste tipo de inquéritos, a percentagem de não respostas é muito elevada⁶, seja porque os inquiridos não querem responder a esta questão, seja porque não dispõem desta informação (nomeadamente nos escalões etários mais jovens ou idosos).

Esta dificuldade é já conhecida dos especialistas das ciências sociais, os quais desenvolveram fórmulas alternativas para estabelecer uma *proxi* ao nível de rendimento, a partir do cruzamento da informação sobre o nível de instrução e a profissão do principal contribuinte do agregado, traduzindo-se no cálculo do *status social* do agregado.

Por essa razão, o IM incluiu também questões relacionadas com o nível de instrução e a actividade profissional do inquirido (e do principal contribuinte do agregado, nos casos em que este critério não foi cumprido pelo inquirido), informação esta que permitiu

⁶ Esta pergunta foi incluída no questionário, mas a elevada taxa de não resposta levou a não se considerar o tratamento das respostas.



inferir o *status social* do agregado.

A Tabela 8 apresenta a matriz utilizada para calcular o *status social* dos inquiridos, a partir do conhecimento do nível de instrução e profissão do indivíduo (ou do principal contribuinte). Em coluna, são considerados os códigos de profissões, cuja chave de correspondência é apresentada na Tabela 9; em linha, aparece a codificação do nível de instrução cujos códigos podem ser interpretados na Tabela 10.

Comummente o *status social* é desagregado em cinco classes sociais, de A a E, na qual a classe social A corresponde à classe social mais elevada e, a classe E à população de menores recursos económicos. Não é fácil encontrar uma descrição unânime de cada uma destas classes sociais na bibliografia, mas seguidamente procurar-se-á descrever as principais características de cada uma das classes sociais:

- Classe A corresponde à classe social mais elevada e inclui a população com maior poder de compra, incluindo os “profissionais de colarinho branco” com elevada qualificação (detentores de licenciatura ou

grau superior) e um rendimento mais elevado;

- Classe B, inclui os profissionais de qualificação intermédia, os quais podem ou não possuir formação universitária. São possuidores de rendimentos elevados, mas mais baixos do que na classe A, e normalmente correspondem a agregados nos quais os dois membros do agregado contribuem para angariar um maior rendimento;
- Classe C e D, incluem a classe trabalhadora e, é nestas que se enquadra a maior parte da população. Inclui as profissões técnicas associadas a actividades manuais, correspondendo normalmente a pessoas com rendimentos mais modestos;
- Classe E inclui as pessoas com menores rendimentos e, engloba a população trabalhadora em actividades não especializadas ou manuais e com níveis de instrução baixos (igual ou inferior ao antigo 5.º ano (9.º ano actual)).

Tabela 8 – Matriz *Status Social*

		Profissão															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Nível de instrução	7	C	C	C	D	D	D	D	D	D	E	E	E	E	D	D	D
	6	C	C	C	C	C	C	D	D	D	D	E	E	E	D	D	D
	5	B	B	B	B	C	C	C	C	D	D	D	E	E	D	D	D
	4	A	A	B	B	C	C	C	C	C	D	D	D	E	C	C	C
	3	A	A	A	A	B	B	B	B	C	C	D	D	D	C	C	C
	2	A	A	A	A	A	A	B	B	B	C	C	C	D	B	B	B
	1	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	C	C	D	B	B	B



Tabela 9 – Tabela de correspondência das profissões

Códigos	Profissão
1	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 6 ou mais trabalhadores)
2	Quadros superiores (responsável por 6 ou mais trabalhadores) - Administrador, Presidente, Director, Gerente
3	Quadros superiores (responsável por 5 ou menos trabalhadores) - Administrador, Presidente, Director, Gerente
4	Profissões liberais e similares (Médicos, Advogados, Arquitectos, Engenheiros, Contabilistas, Economistas, Artistas, Fotógrafos, Decoradores, etc.)
5	Quadros médios (responsável por 6 ou mais trabalhadores) - Chefe de secção, Chefe de serviços
6	Patrão/proprietário (agricultura, comércio, indústria, serviços) (empresa/loja/exploração com 5 ou menos trabalhadores)
7	Profissões técnicas, científicas e artísticas por conta de outrém (Perfil semelhante ao código 04, mas trabalhando por conta de outrém)
8	Quadros médios (responsável por 5 ou menos trabalhadores) (Chefe de secção, Chefe de serviços)
9	Empregados de escritório
10	Empregados trabalhando sem ser em escritórios (Lojistas, Vendedores, Polícias, etc.)
11	Trabalhadores manuais e similares por conta própria (Canalizadores, Carpinteiros, Sapateiros, Pintores, etc.)
12	Desempregados
13	Trabalhadores manuais (Operários, Trabalhadores agrícolas, etc.)
14	Domésticas
15	Estudante
16	Reformados / Pensionistas

Tabela 10 – Tabela de correspondência do nível de instrução

Código	Nível de instrução do inquirido:
1	Curso Universitário
2	Curso médio / Politécnico
3	7.º ano liceal (12.º ano actual)
4	5.º ano liceal (9.º ano actual)
5	2.º ano liceal (6.º ano actual)
6	Instrução primária completa
7	Analfabeto / Instrução primária incompleta

A Tabela 11 apresenta os resultados da análise do *status* social dos residentes e dos não residentes em Cascais. Como é possível observar, a taxa de “não resposta” é muito elevada, uma vez que cruza as “não respostas” da profissão do inquirido (ou do principal contribuinte quando este não cumpre este critério) e, do nível de instrução.

A população nos extremos sociais dos “mais ricos” (classe social A) e dos “mais pobres” (classe social E) é menos expressiva, verificando-se uma forte concentração da população na classe média em todo o seu espectro (classes B, C e D).

Tabela 11 – População segundo o *Status Social* (abs. e %)

Status Social	Residentes em Cascais			Não residentes em Cascais		
	Abs.	%	% sem NS/NR	Abs.	%	% sem NS/NR
A	14.148	9%	11%	7.293	15%	16%
B	35.561	22%	28%	13.019	27%	29%
C	28.676	18%	23%	8.431	17%	19%
D	37.855	24%	30%	10.929	23%	24%
E	10.751	7%	8%	5.630	12%	12%
NS/NR	31.102	20%		3.064	6%	
Total	158.093	100%	100%	48.365	100%	100%

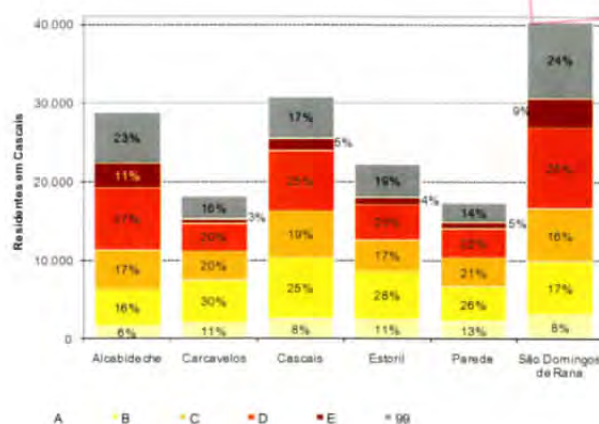
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Cerca de 40% dos residentes e 45% dos não residentes em Cascais estão inseridos nos escalões sociais A e B⁷, o que confirma Cascais enquanto concelho preferencial das pessoas com maiores rendimentos disponíveis. A população no escalão social mais baixo (E) é relativamente reduzida (8%) no caso dos residentes, sendo ligeiramente mais elevada no caso dos não residentes (12%).

Nas Figura 13 e Figura 14 apresenta-se a repartição da população residente em Cascais em função do *Status Social* do agregado.

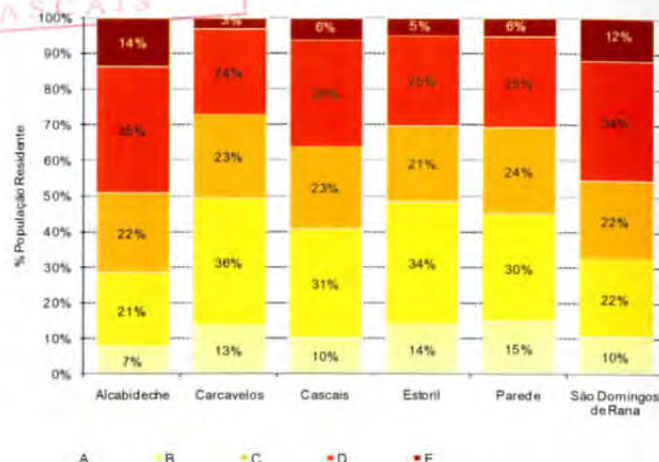


⁷ Não considerando as não respostas (NS/NR).



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 13 – Status social dos residentes em Cascais, por freguesia (abs.)



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 14 – Status social dos residentes em Cascais, por freguesia (% , sem considerar as não respostas)

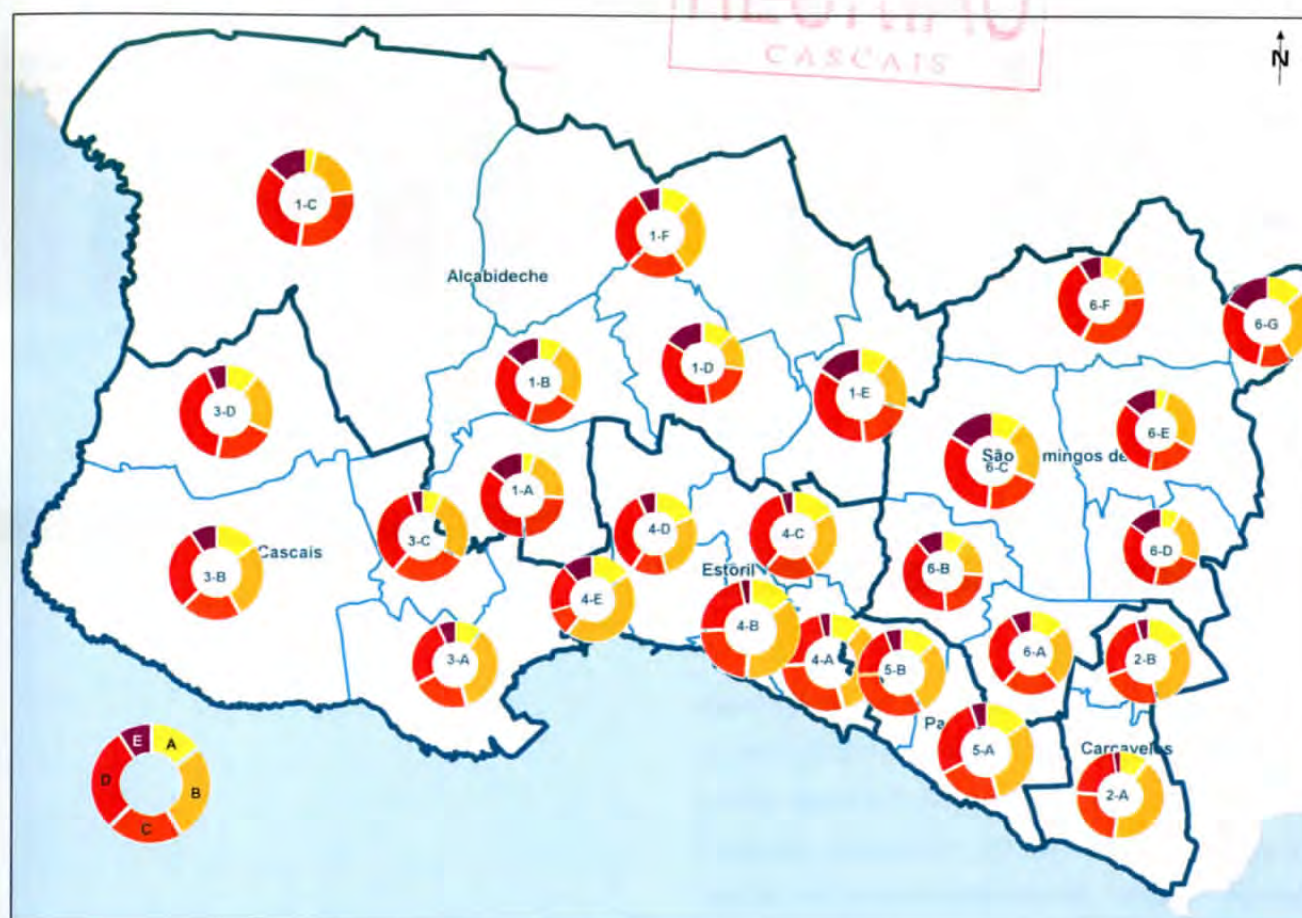
A análise destas figuras reforça as conclusões anteriores relativas à existência de diferenças significativas entre as freguesias do litoral e do interior. Analisando os resultados da Figura 14 (i.e., não considerando o peso das “não respostas”) é de destacar que:

- As freguesias de Alcabideche e de São Domingos de Rana apresentam percentagens de população nos escalões A e B inferiores à média concelhia, já que a população nestes dois escalões é de 28% no caso de Alcabideche e de 32% em São Domingos de Rana.
- Nas restantes freguesias do concelho (à excepção de Cascais), a concentração da população nestes

segmentos é sempre igual ou superior a 45%, configurando a presença de população com rendimentos mais elevados.

- Mais uma vez é de destacar que a freguesia de Cascais apresenta um resultado próximo da média concelhia (41%).

Na Figura 15 apresenta-se a análise do *status social* para as macro-zonas, tendo-se optado por não considerar as não respostas.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 15 – Repartição dos agregados em função do seu Status Social, por macro-zona

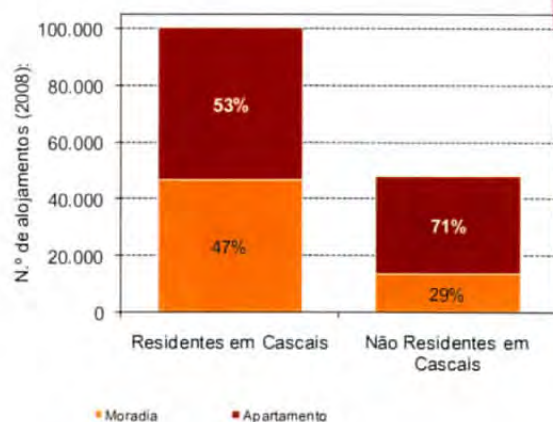
A percentagem de população nos escalões A e B é superior a 50% no Monte Estoril (4-E; 60% da população nos escalões A e B), Carcavelos (2-A; 52%) e São João do Estoril (4-B; 51%), confirmando a existência de uma elevada concentração de população com elevados rendimentos nestas zonas.

C.3.6. Tipo de alojamento

Como já demonstrado no Dossier 1 (Território), Cascais caracteriza-se pela coexistência de bairros de moradias

com bairros de edifícios plurifamiliares, ocupação esta que condiciona a estratégia de mobilidade a adoptar, seja porque tem associadas densidades urbanas distintas, seja porque os residentes numa e noutra tipologia urbana têm propensão para opções modais distintas.

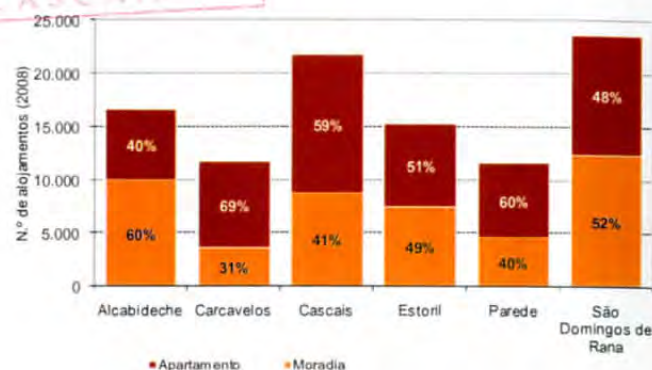
Cerca de 47% dos residentes em Cascais vivem em moradias e os restantes residem em apartamentos (ver Figura 16); pelo contrário, a população não residente em Cascais habita sobretudo em tipologias plurifamiliares (apartamentos).



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

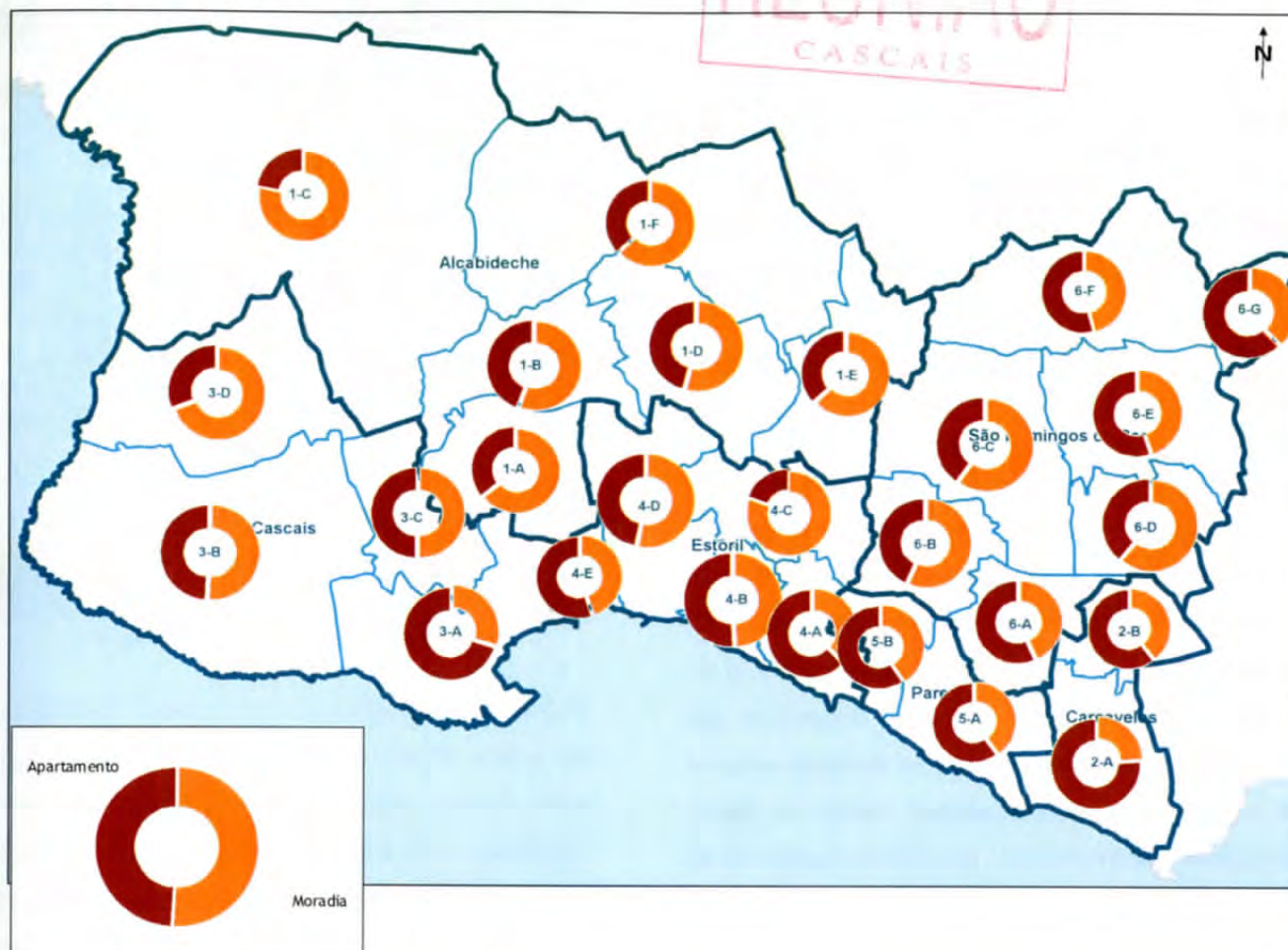
Figura 16 – Tipo de alojamento

Também para este indicador se verificam existir diferenças quando se consideram os resultados para as diferentes freguesias, o que é possível constatar através da análise da Figura 17. Em Alcabideche, domina a tipologia “vivenda” por oposição a Carcavelos, na qual “apenas” 31% dos alojamentos são em moradia. Nas restantes freguesias, a repartição dos alojamentos é mista, dominando, ora uma, ora outra forma de ocupação; nesse sentido, importa analisar as diferentes tipologias de ocupação ao nível das macro-zonas (vide Figura 18).



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 17 – Tipo de alojamento, por freguesia



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 18 – Tipo de alojamento, por macro-zona



As zonas litorais concentram as tipologias multifamiliares (apartamentos), destacando-se neste contexto Carcavelos (2-A; 76% dos alojamentos são apartamentos), Cascais (3-A; 70% dos alojamentos em apartamentos) e, São Pedro do Estoril (4-A; 63%). Esta tendência verifica-se igualmente, nas zonas de expansão mais recente, como sejam Sassoeiros (2-B; 61%), Murtal (5-B; 59%) ou, São Domingos de Rana / Zambujal (6-A; 57%).

Por oposição, existem outras macro-zonas para as quais a percentagem de alojamentos em moradias é dominante; destacando-se entre estas, Alto dos Gaios (4-C; 80% dos alojamentos são moradias), Malveira da Serra (1-C; 78%), Guincho (3-D; 69%), Abuxarda/Amoreira (1-A; 64%) ou Manique (1-E; 63% dos alojamentos são moradias). Nestas zonas, deverão ser pensadas soluções de acessibilidade que se adaptem melhor às baixas densidades populacionais e, aos menores potenciais de procura.

C.3.7. Nível de motorização

A motorização do agregado é um importante indicador da maior ou menor propensão para a utilização do automóvel nas deslocações quotidianas. A taxa de motorização foi calculada tendo em consideração o total de pessoas e veículos automóveis presentes nos agregados familiares dos inquiridos.

O parque automóvel foi calculado a partir da taxa de motorização obtida no inquérito à mobilidade e, tendo em consideração a população em 2008. Na Tabela 12 apresenta-se o nível de motorização dos residentes e não residentes em Cascais.

Tabela 12 – Nível de motorização

Veículos nos agregados dos inquiridos	Residentes em Cascais		Não Residentes em Cascais	
	Abs.	%	Abs.	%
0 veículos	28.158	18%	1.880	4%
1 veículo	66.069	42%	18.062	37%
2 veículos	50.946	32%	20.801	43%
3 veículos	9.142	6%	5.599	12%
4 veículos ou +	3.278	2%	2.023	4%
NS/NR	500	0,3%	0	0,0%
TOTAL	158.093	100%	48.365	100%

Taxa de motorização (veic./1000 hab.)	495,2	572,1
Parque Automóvel (veic.)	93.238	

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

A primeira conclusão que resulta da análise desta tabela é que a taxa de motorização do concelho de Cascais é muito elevada (495,2 veículos por mil habitantes), significando que, em média, por cada dois habitantes existe um veículo automóvel. A taxa de motorização dos não residentes em Cascais é ainda mais elevada, reflectindo o facto de se estar a considerar, sobretudo, pessoas em idade activa.

A extrapolação da taxa de motorização para o total da população em 2008, permite estimar o parque automóvel de veículos privados dos residentes em Cascais em cerca de 93,2 mil veículos, valor este que resulta muito aproximado do parque automóvel segurado presente no concelho (98,6 mil veículos, traduzindo-se numa taxa de motorização de 524 veic./1000 hab.)⁸.

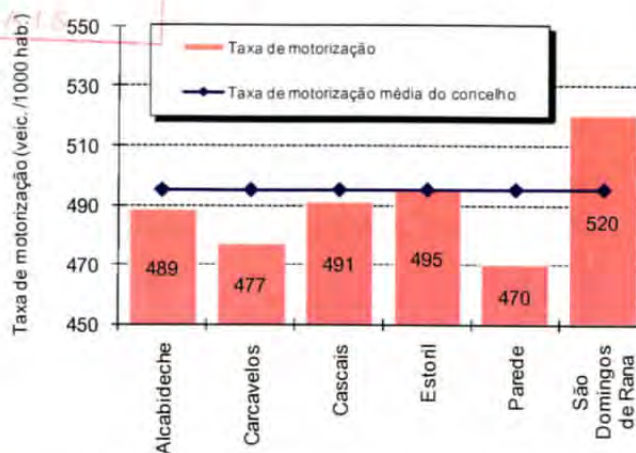
⁸ A aderência dos resultados do inquérito à mobilidade relativamente ao parque segurado do Instituto Nacional de Seguros é de 94,6%.

Regra geral, a aderência entre os resultados do IM e das estatísticas do Instituto de Seguros de Portugal não é tão elevado, uma vez que as frotas de veículos ligeiros das empresas constituem um grupo com alguma expressão (ou muita, como no caso do concelho de Lisboa). Em Cascais, a estrutura do tecido económico baseado em empresas de pequena dimensão e a inexistência de empresas que movimentem grandes frotas (e.g., empresas de segurança, limpeza,...), conduz a esta forte aderência de resultados das estatísticas oficiais e do IM.

Na Figura 19 apresenta-se a taxa de motorização para cada uma das freguesias do concelho de Cascais; no conjunto todas as freguesias apresentam taxas de motorização muito elevadas, mas cumpre destacar a taxa de motorização de São Domingos de Rana de 529 veíc./1000 hab. valor este muito acima do que se verifica no restante território de Cascais e, que aponta para uma forte dependência do automóvel por parte dos residentes nesta freguesia.

Carcavelos e Parede são as freguesias com taxas de motorização mais reduzidas, mas ainda assim muito elevadas (477 e 470 veículos/1.000 hab.), sendo de admitir que o facto de serem as freguesias com maiores concentrações de habitações plurifamiliares⁹, e terem um serviço de transportes colectivos estruturado, leve a que os residentes nestas freguesias, sintam menos o apelo à sobre-motorização do que nas restantes freguesias.

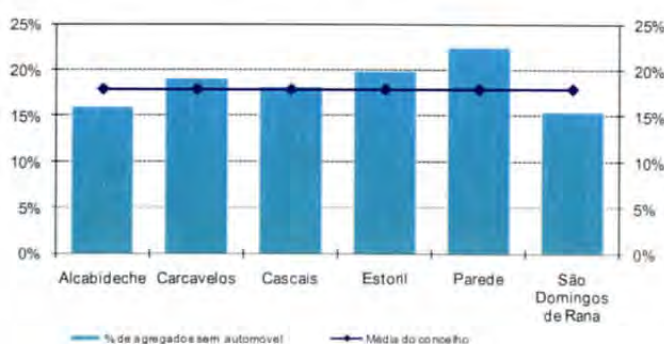
⁹ São as freguesias com maior peso de alojamentos em apartamentos, respectivamente 69% em Carcavelos e 60% na Parede.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 19 – Taxa de motorização, por freguesia

Na Figura 20 apresenta-se a percentagem de agregados sem automóvel em cada uma das freguesias do concelho. As freguesias interiores apresentam uma menor percentagem de agregados sem automóvel (cerca de 15%) traduzindo a sua maior dependência relativamente a este modo. Nas freguesias litorais a percentagem de agregados sem automóvel é superior, variando entre os 18% (em Cascais) e os 22% (na Parede).



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 20 – Agregados sem automóvel, por freguesia

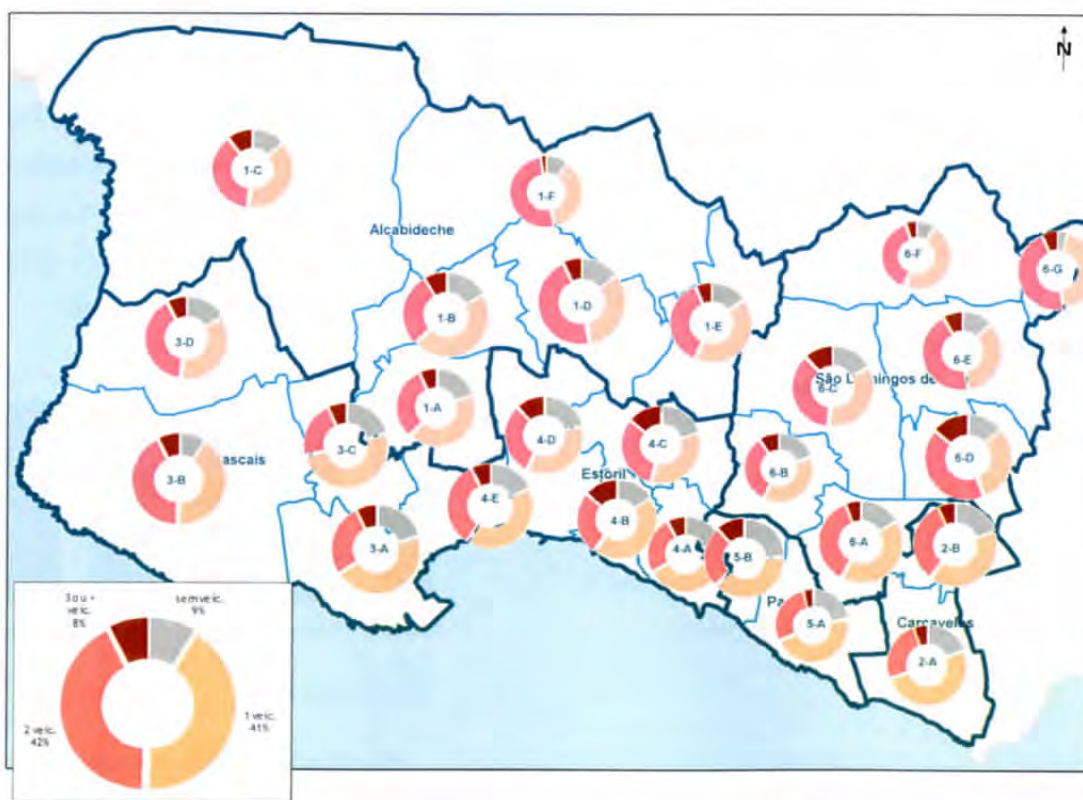


Na Figura 21 apresenta-se a repartição dos agregados em função do número de automóveis disponíveis em cada uma das macro-zonas. Da análise desta figura verifica-se que a percentagem dos agregados sem automóvel é quase marginal em algumas das macro-zonas com características mais “interiores”, destacando-se entre estas, as macro-zona da Penha Longa-Linhó (1-F), Quinta da Marinha / Birre (3-B), Trajouce (6-F) e Talaide (6-G) as quais apresentam 10% ou menos dos agregados sem automóvel, configurando uma elevada dependência deste modo de transporte.

Globalmente, correspondem a zonas onde domina uma ocupação urbana de baixa densidade (em moradia) com

uma rede rodoviária pouco hierarquizada, o que contribui para a existência de uma oferta de transportes colectivos pouco qualificada (com tempos de percursos elevados até aos principais aglomerados e baixa frequência de serviço).

Existem quatro macro-zonas nas quais a percentagem de agregados sem automóvel é superior a 20%; são estas, São Pedro do Estoril (4-A; 24%), Estoril (4-D; 21%), Parede (5-A; 22%) e Murtal (5-B; 25%); à excepção do Murtal correspondem a zonas, nas quais a percentagem da população com mais de 65 anos é mais expressiva e são servidas ou, estão próximas das estações ferroviárias.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

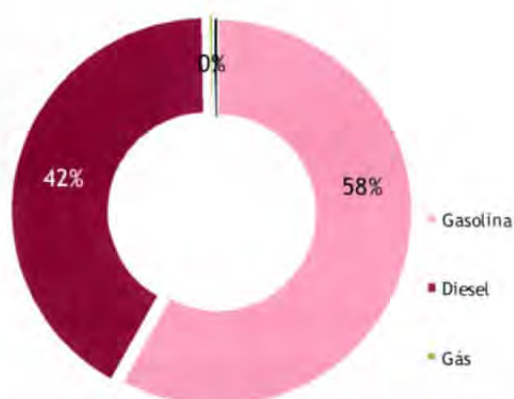
Figura 21 – Automóveis no agregado, por macro-zona



C-3.8. Capacidade de condução

O inquérito à mobilidade incluía ainda um bloco de perguntas no qual era pedido aos inquiridos que diferenciasssem os veículos no agregado em função do tipo de combustível.

A Figura 22 apresenta a análise dos resultados das respostas a esta pergunta considerando apenas os residentes em Cascais; da sua análise verifica-se que a opção por veículos a gasolina é dominante (58% dos veículos são a gasolina), mas o peso dos veículos movidos a gásóleo é ainda muito importante. Estes resultados percentuais são consistentes com a informação disponibilizada pela Repartição de Finanças de Cascais¹⁰.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 22 – Repartição do parque automóvel dos residentes em Cascais em função do combustível utilizado

O desenvolvimento de uma estratégia de promoção de uma mobilidade mais sustentável tem que ter em consideração diferentes factores como sejam a origem-destino das viagens, as horas a que estas se realizam, as opções modais oferecidas e respectivo custo (em tempo e dinheiro), mas também, o contexto de base de acesso ao automóvel.

De modo a avaliar a capacidade de condução da população residente em Cascais, foi perguntado aos inquiridos se têm carta de condução, e em caso afirmativo, se efectivamente conduzem. O resultado das respostas a esta pergunta é apresentado na Figura 23, verificando-se que mais de 60% dos inquiridos refere ter carta e conduzir.

Entre a população com mais de 14 anos (universo abrangido pelo inquérito), a percentagem de população que não tem acesso directo ao automóvel não atinge sequer os 40%, o que se constitui como um importante indicador de “elevada propensão de utilização do automóvel”.

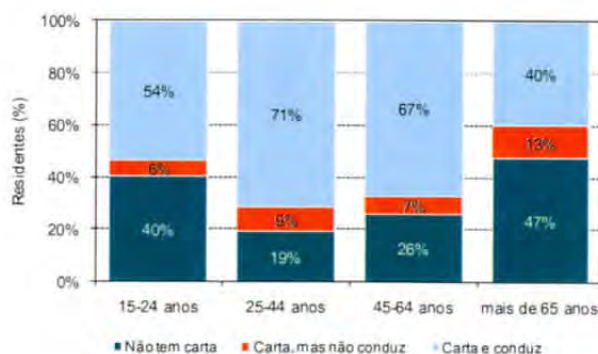
¹⁰ Estes resultados são apresentados em maior detalhe no Dossier 4 relativo às Contas Públicas: 60% dos veículos referenciados nas Finanças de Cascais são a gasolina e 40% a gásóleo.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

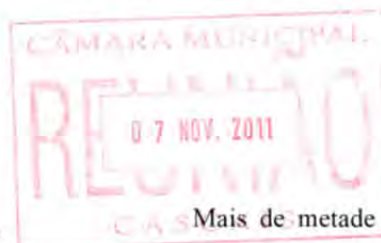
Figura 23 – Capacidade de utilização do automóvel (competências para a condução)

A capacidade de condução é variável em função da idade, mas sobretudo do sexo das pessoas, e isso é claramente patente da análise das figuras seguintes. A Figura 24 apresenta a percentagem de pessoas que tem capacidade de utilização do automóvel, desagregadas por estrato etário em que estas se encontram; como seria de esperar, verifica-se que são as pessoas em idade activa (entre os 25 e os 65 anos), aquelas que apresentam uma maior capacidade para a utilização do automóvel.



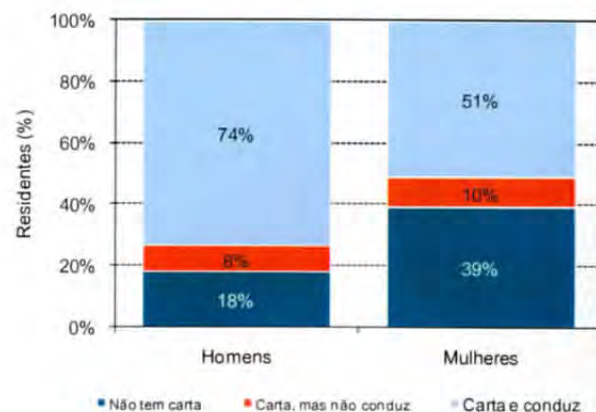
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 24 – Capacidade de utilização do automóvel (competência para a condução), por estrato etário



Mais de metade das pessoas com idade compreendida entre os 15 e os 24 anos tem capacidade de utilização do automóvel, valor este que é bastante elevado se atendermos a que, entre os 15 e os 18 anos não é possível conduzir. Para a população com 65 ou mais anos, “apenas” 40% dos residentes conduzem.

Na Figura 25 apresenta-se a capacidade de condução em função do sexo dos residentes em Cascais; a análise deste gráfico demonstra claramente que o acesso à condução é bastante diferenciado para homens e mulheres.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 25 – Capacidade de utilização do automóvel (competência para a condução), por sexo

De modo a confirmar as análises relativas ao indivíduo, o inquérito à mobilidade incluía ainda uma questão na qual era pedido aos inquiridos para referirem quantas pessoas conduziam no seu agregado. O resultado obtido com este indicador é semelhante nas diferentes freguesias e confirma que, efectivamente, cerca de 60% das pessoas do agregado conduzem, não se constituindo como um indicador diferenciador dos comportamentos nas diferentes zonas do concelho.

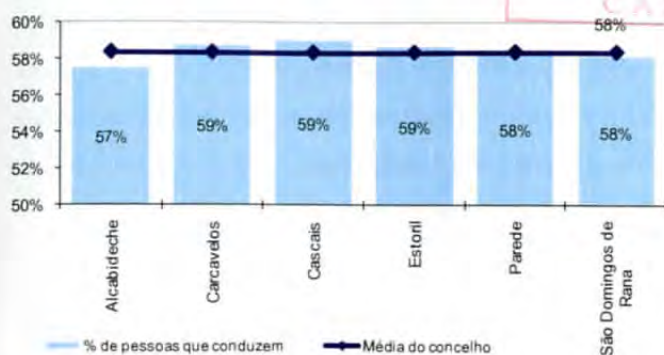


Figura 26 – Percentagem de pessoas que conduzem, por freguesia

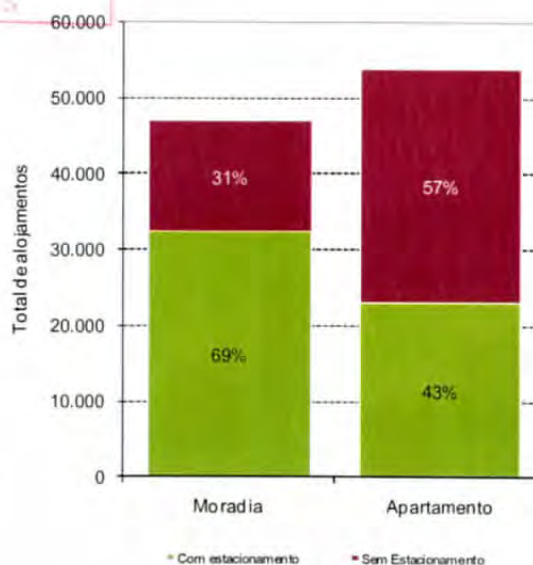


Figura 27 – Alojamentos com e sem estacionamento

Outro dos aspectos que deverá ser considerado na definição da estratégia de mobilidade dos residentes em Cascais tem que ver com a avaliação da adequação da oferta de estacionamento (público e privada) face às necessidades dos residentes e visitantes.

A estimativa do estacionamento privado associado à residência pode ser estimado a partir dos resultados dos inquéritos à mobilidade, uma vez que o questionário incluía uma questão sobre a disponibilidade de estacionamento privado na residência.

Na Figura 27 apresenta-se a análise dos alojamentos tendo em consideração a disponibilidade (ou não) de estacionamento privado. Globalmente, a percentagem de alojamentos com estacionamento é de 55%, verificando-se que 32% dos alojamentos com estacionamento são moradas e, apenas 23% são apartamentos (vide Figura 28).

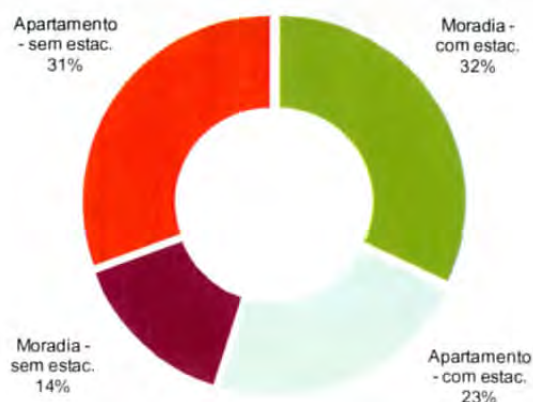
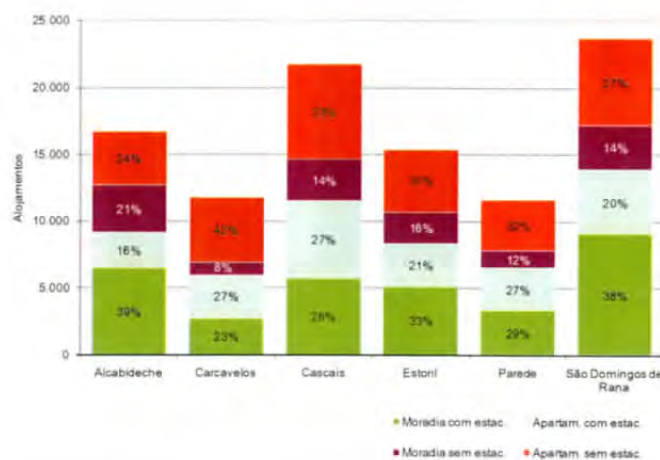


Figura 28 – Tipologia de alojamentos versus disponibilidade de estacionamento

Na Figura 29 apresenta-se a distribuição dos alojamentos com e sem estacionamento, tendo em consideração a tipologia do alojamento (moradia ou apartamento) em cada uma das freguesias.



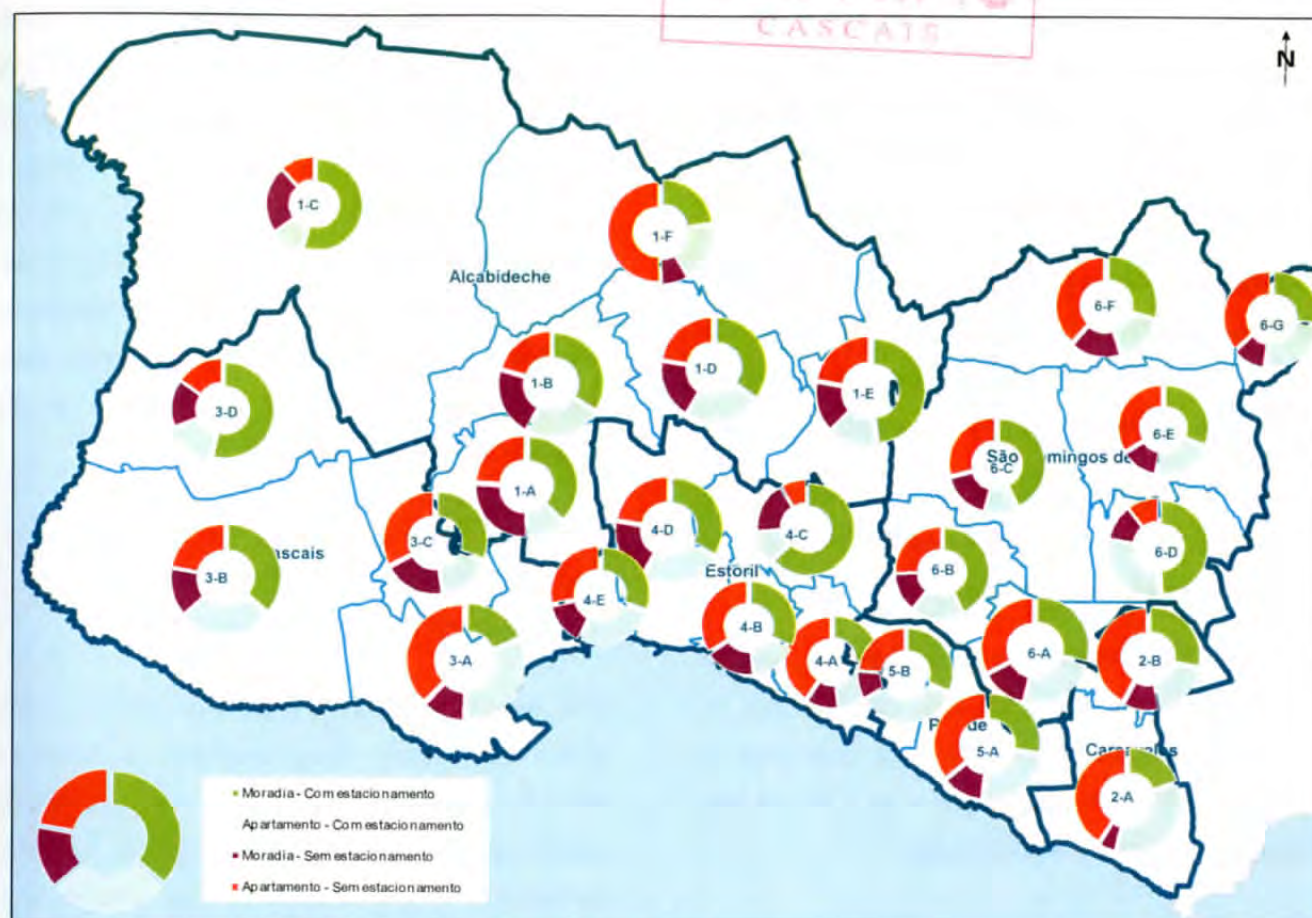
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 29 – Disponibilidade de estacionamento em função da tipologia do alojamento, por freguesia

Em todas as freguesias, a percentagem de alojamentos com estacionamento é superior a 50%, variando entre os 51% em Carcavelos e os 59% em São Domingos de Rana (o que está relacionado com a maior percentagem de moradias nesta última freguesia).

Na Figura 30 apresenta-se para cada uma das macrozonas, a distribuição dos alojamentos em função de terem ou não estacionamento privado.





Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidões, 2009

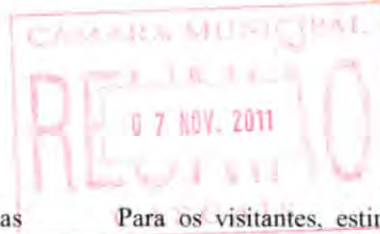
Figura 30 – Tipologia do alojamento versus disponibilidade de estacionamento, por macro-zona

Nas macro-zonas de Outeiro de Polima (6-D; 78%), Alto dos Gaios (4-C; 74%), Guincho (3-D; 69%), Murtal (5-B; 67%) e Malveira da Serra (1-C; 65%), a percentagem de alojamentos com estacionamento é, igual ou superior a 65% (Figura 30), o que traduz o facto de serem também as zonas com maior percentagem de moradias (a única macro-zona que não cumpre este critério é a zona do Murtal (5-B)).

A análise da disponibilidade de estacionamento para residentes será retomada no Dossier 3, sugerindo-se a sua leitura para conhecer as estimativas de estacionamento privado.

C.3.10. Automóveis com as despesas pagas pela empresa

Se por um lado, importa considerar a disponibilidade do automóvel ou a posse de carta de condução (condições necessárias, mas não suficientes para a utilização do

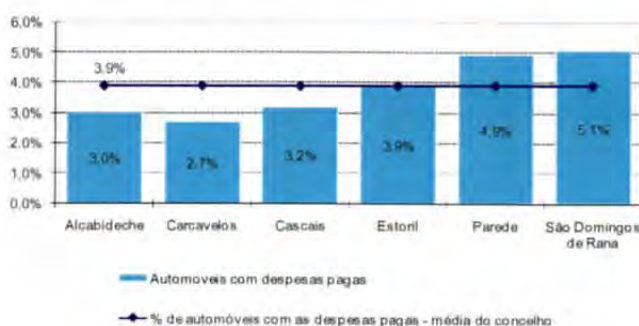


automóvel), importa também avaliar em que medida as despesas com o automóvel são pagas em parte ou, na totalidade pela empresa em que as pessoas trabalham, factor este que pode contribuir para dificultar a transferência modal para outros modos de transporte.

Às pessoas que têm as despesas do automóvel pagas pela empresa, generalizou-se considerar que estas são “cativas” do transporte individual, particularmente nas deslocações pendulares do tipo casa-trabalho.

Globalmente, apenas cerca de 4% dos residentes em Cascais referiu ter as despesas do automóvel pagas pela empresa (em parte ou na totalidade).

Na Figura 31 apresenta-se a percentagem de veículos com despesas pagas em cada uma das freguesias do concelho, verificando-se que este valor varia entre os 2,7% dos veículos em Carcavelos e os 5,1% em São Domingos de Rana (e 4,9% na Parede).



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 31 – Percentagem de automóveis com despesas pagas(%)

Para os visitantes, estima-se que 14% dos automóveis presentes nos agregados têm despesas pagas pela empresa em parte ou na totalidade, resultado este que está associado ao peso que as viagens por emprego e motivos profissionais têm. Este indicador deve ser considerado com cuidado na fase de definição de uma estratégia de mobilidade, uma vez que significa que, no caso dos visitantes de Cascais, existe um grupo muito significativo de utilizadores que dificilmente se irão transferir do transporte individual.

C.3.11. Mobilidade das crianças com idades entre os 10 e os 14 anos

Uma das alterações mais comumente referidas quando se fala da fluidez do tráfego rodoviário, diz respeito à diferença sentida pelo facto de ser (ou não) período escolar, sendo reconhecido que, no período das férias escolares, os focos de congestionamento reduzem-se ou desaparecem, aspecto este que está associada à cada vez maior dependência das crianças relativamente aos adultos (ou ao automóvel) nas suas deslocações casa-escola.

Por forma a avaliar este fenómeno, e uma vez que o IM apenas abrange as crianças com mais de 14 anos, optou-se por incluir um bloco de caracterização da mobilidade das crianças entre os 10 e os 14 anos presentes no agregado dos inquiridos. A opção de se considerar apenas as crianças com mais de 10 anos, tem que ver com o facto de se admitir que, a partir desta idade, as crianças têm já maior autonomia para se deslocar sem a companhia de um adulto nas deslocações casa-escola.

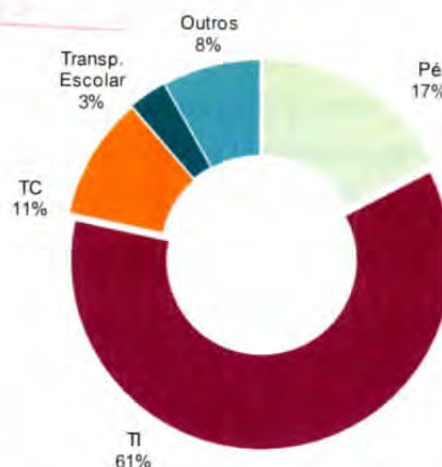
Para tal, o inquérito incluía duas questões: i) Se esta(s) criança(s) se deslocam sozinhas ou acompanhadas; ii)



Qual o modo de transporte utilizado nas deslocações casa-escola?

As respostas a estas duas questões são representadas na Figura 32 e Figura 33. Da sua análise é possível destacar as seguintes conclusões:

- Menos de um quarto das crianças entre os 10 e os 14 anos viajam sem a companhia de um adulto: 12% deslocam-se sozinhas e 10% na companhia de outras crianças.;
- A maior parte das deslocações casa-escola são realizadas em transporte individual (61%); o modo pedonal é utilizado por 17% das crianças residentes em Cascais, enquanto cerca de 11% utiliza o transporte colectivo. Aqui cumpre destacar que, a população entre os 10 e os 14 anos, apresenta níveis de utilização do TC e do modo pedonal, inferiores à média do concelho, o que reflecte a forte dependência desta população face ao automóvel.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 33 – Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos nas deslocações casa-escola

O peso das deslocações em transporte individual desta população pode dever-se ao facto de, uma parte significativa da população escolar de Cascais frequentar estabelecimentos de ensino privado (em 2001, a percentagem de alunos no ensino privado era de 45%¹¹), mas este não é o único aspecto a concorrer para este resultado, já que resultados semelhantes foram obtidos em cidades em que o peso do ensino privado não é tão elevado. Nesse sentido, importa avaliar em que medida será possível “amortecer” a dependência da população escolar face aos adultos (e aos seus automóveis), uma vez que este fenómeno tem impactes directos nos fluxos de tráfego no concelho, mas sobretudo, contribui para o aumento da dependência das crianças relativamente ao automóvel.

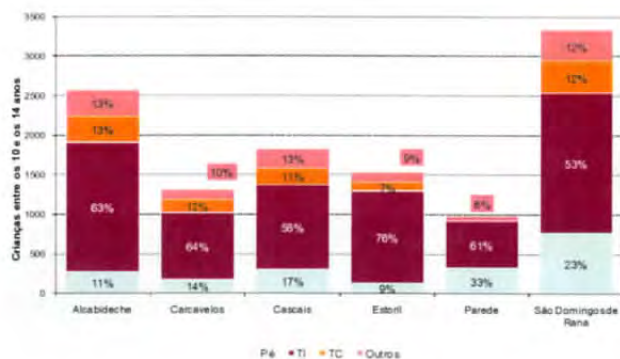


Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 32 – Autonomia de deslocação das crianças com idade entre os 10 e os 14 anos nas deslocações casa-escola

¹¹ Carta educativa do concelho de Cascais.

Na Figura 34 apresenta-se esta análise desagregada para o nível da freguesia; as freguesias da Parede (33%) e São Domingos de Rana (23%) são aquelas em que a proporção de deslocações a pé são mais expressivas; pelo contrário, apenas 9% dos alunos do Estoril e 11% dos alunos de Alcabideche realizam as suas viagens casa-escola a pé.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 34 – Modo de transporte utilizado pelas crianças com 10-14 anos nas deslocações casa-escola, por freguesia



C.4. Dinâmicas de mobilidade

C.4.1. Enquadramento

Seguidamente apresentam-se alguns dos principais resultados do inquérito à mobilidade no que respeita aos padrões de mobilidade dos residentes e visitantes de Cascais.

C.4.2. Número médio de viagens realizadas

Na Tabela 13 apresenta-se para cada um dos segmentos (residentes e não residentes), a repartição da população em função do total de viagens realizadas.

Tabela 13 – Número de viagens realizadas

N.º de viagens realizadas	Residentes em Cascais		Não residentes em Cascais	
	Abs.	%	Abs.	%
Sem viagens	13.612	9%	0	0%
1 viagem	3.588	2%	0	0%
2 viagens	119.077	75%	44.620	92%
3 viagens	7.545	5%	2.315	5%
4 ou + viagens	14.269	9%	1.430	3%
TOTAL	158.093	100%	48.365	100%

N.º médio de viagens	2,08	2,11
N.º médio de viagens por pessoa móvel	2,27	2,11

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Da análise dos resultados anteriormente apresentados importa destacar que:

- A população que não realiza viagens (normalmente designada de população imóvel) é, apenas de 9%, valor este que é inferior ao apurado nos IM

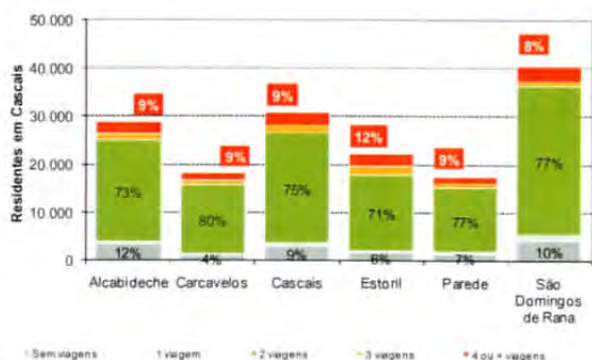
realizados recentemente em concelhos com quantitativos populacionais comparáveis (18% em Oeiras; 25% em Coimbra; 22% no Funchal¹²), o que por um lado, pode estar associado à existência de uma percentagem significativa de viagens a pé, mas pode também sugerir um maior dinamismo e vitalidade dos residentes em Cascais;

- A maior parte dos residentes em Cascais realiza duas viagens diárias (75% do total), existindo apenas cerca de 14% das pessoas que realizam mais do que 2 viagens. A baixa percentagem de pessoas a descreverem mais do que 2 viagens pode estar relacionada com a concorrência de dois aspectos distintos:
 - Cada vez mais as pessoas que trabalham, concentram ao fim-de-semana algumas actividades de lazer regular ou ocasional e, até mesmo compras e assuntos pessoais. Mesmo para as pessoas que têm filhos pequenos é de esperar que, em muitos casos, a escola dos filhos seja próxima do local de residência ou emprego, não obrigando à realização de uma viagem específica (e por isso esta é omitida pelos inquiridos);
 - Admite-se que possa existir alguma sub-descrição das viagens, mas esta estará mais associada à não descrição das viagens a pé e de curta distância (que as pessoas não valorizam

¹² Todos estes inquéritos foram realizados muito recentemente. Oeiras e Funchal foram realizados em 2006, Coimbra em 2008.

como uma viagem individual), do que propriamente à não descrição de viagens motorizadas de longa distância.

Na Figura 35 apresenta-se o número de viagens realizadas pelos residentes das freguesias de Cascais. Desta análise resulta que a percentagem de imóveis é mais elevada nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana (respectivamente 12% e 10%) do que nas freguesias de Carcavelos, Estoril e Parede.



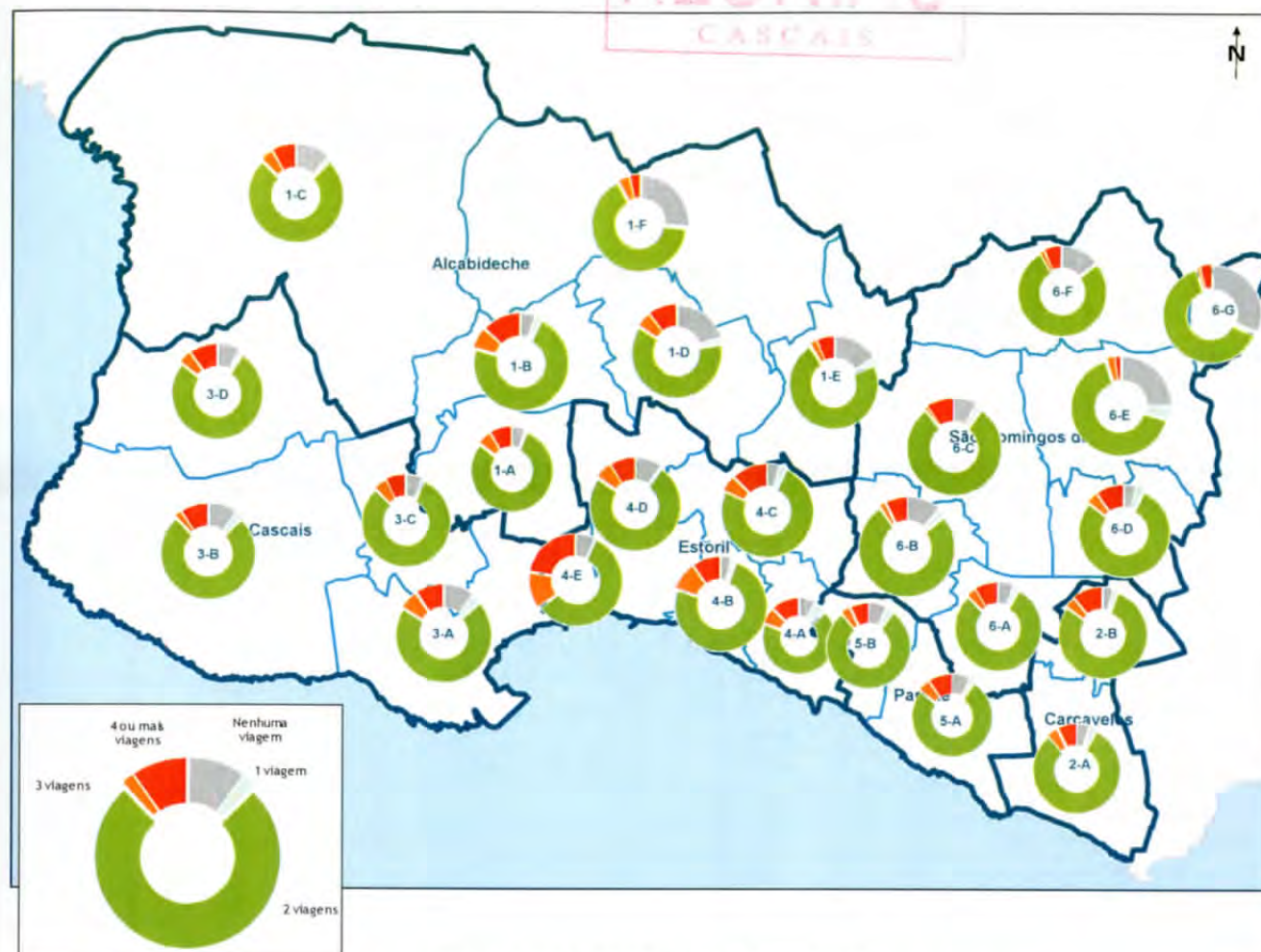
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 35 – Número de viagens realizadas, por freguesia

Na Figura 36 apresenta-se para cada uma das macro-zonas, a distribuição do número de viagens realizadas pelos residentes dessa mesma macro-zona. Em algumas das zonas verifica-se uma forte concentração de pessoas imóveis, destacando-se entre estas a zona da Penha Longa/Linhó (1-F; 26% de imóveis) Talaíde (6-G; 31% de imóveis) ou Abóboda (6-E; 25% de imóveis).

Por oposição, existem zonas em que se verifica uma maior concentração de pessoas a realizar mais do que 2 viagens. Entre estas destacam-se Alcabideche (1-B; 20% dos residentes realizam mais do que 2 viagens), São Pedro do Estoril (4-A; 19%), São João do Estoril (4-B; 20%) e Monte Estoril (4-E; 35% das pessoas realizam mais do que 2 viagens).





Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 36 – Número de viagens realizadas pelos residentes em Cascais, por macro-zona

C.4.3. Motivo da viagem

A Tabela 14 apresenta a repartição das viagens em função do motivo de viagem declarado, considerando a totalidade das viagens e, apenas o universo das viagens terminadas em Cascais.

Porque o motivo “Regresso a casa” é dominante (na maior parte dos casos, as pessoas regressam a casa), optou-se por calcular a importância relativa das viagens

sem considerar este motivo.

Nesse contexto, as viagens por motivos pendulares, isto é, para o “trabalho” (36%) e para a “escola” (5%) representam 41% do total de viagens, confirmando o importante peso que as viagens obrigatórias ainda têm nos padrões de mobilidade global.

As viagens por motivo “compras” têm para os residentes e visitantes em Cascais um peso mais elevado (18% no total das viagens, 20% se consideradas apenas as viagens terminadas em Cascais) do que o verificado em

concelhos com dimensão populacional próxima (no Funchal e Oeiras este motivo representava 9% do total das viagens; em Coimbra, este motivo representa 11% do total). Também as viagens por motivo “lazer” apresentam no contexto de Cascais, um peso mais elevado (10% se se considerar apenas as viagens terminadas em Cascais) do que nos restantes concelhos, ainda que neste caso, a diferença seja menos significativa (varia entre os 4% em Oeiras e os 8% no Funchal).


Tabela 14 – Motivo das viagens (total) e das viagens terminadas em Cascais

Motivo:	Viagens - Total			Viagens terminadas em Cascais		
	Abs.	%	% (sem considerar regresso a casa)	Abs.	%	% (sem considerar regresso a casa)
Regresso a casa	203.294	47%		154.462	46%	
Para o trabalho	81.161	19%	36%	59.807	18%	33%
Compras	40.004	9%	18%	35.758	11%	20%
Assuntos pessoais	23.023	5%	10%	16.671	5%	9%
Actividades de lazer	21.437	5%	9%	18.619	6%	10%
Assuntos de saúde / ir ao médico	14.659	3%	6%	10.635	3%	6%
Buscar / levar familiares ou amigos	12.417	3%	5%	10.940	3%	6%
Para a escola	11.416	3%	5%	6.563	2%	4%
Outros	5.697	1%	3%	5.133	2%	3%
Motivos profissionais	14.047	3%	6%	11.889	4%	7%
Refeição	2.831	1%	1%	2.586	1%	1%
Não sabe / não responde	169	0%	0%	96	0%	0%
TOTAL	430.153	100%	100%	333.160	100%	100%

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Na Tabela 15 consideram-se as viagens dos não residentes que se deslocam para Cascais, desagregando a análise também em função do sexo dos inquiridos.

A maior parte das viagens dos não residentes terminadas em Cascais são por motivo “trabalho” (47%) ou, estão associadas a “motivos profissionais” (20%). As “actividades de lazer” são também um dos motivos que atraem população não residente a Cascais (14% das viagens são por este motivo), verificando-se que as

viagens associadas a “compras” representam 6% do total.

Quando se consideram os comportamentos de homens e mulheres, verifica-se que, para quase todos os motivos não obrigatórios, o peso relativo das viagens é semelhante; todavia, existem diferenças significativas quando se consideram as viagens por motivos “trabalho” e “motivos profissionais” nas quais, se verifica uma forte concentração das viagens realizadas por homens:



- Das viagens terminadas em Cascais por motivo “trabalho”, cerca de 15,2 mil viagens são realizadas por homens versus 8,4 mil viagens realizadas por pessoas do sexo feminino,
- No que respeita às viagens por “motivos profissionais”, o peso das viagens realizadas pelos homens é de 8,6 mil viagens “contra” 1,4 mil viagens realizadas por mulheres.

Estes resultados permitem concluir que o emprego concelhio com capacidade de atracção supra-concelhia atrai sobretudo pessoas do sexo masculino.

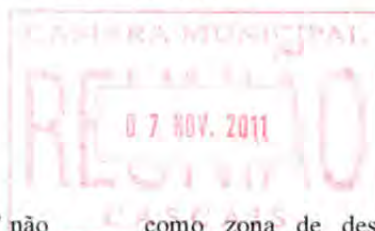
Tabela 15 – Motivo das viagens terminadas em Cascais e realizadas pelos não residentes em Cascais

Motivo:	Viagens terminadas em Cascais		Viagens terminadas em Cascais - HOMENS		Viagens terminadas em Cascais - MULHERES	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Regresso a casa	72	0%			72	0%
Para o trabalho	23.534	47%	15.162	47%	8.372	48%
Compras	2.991	6%	1.336	4%	1.655	9%
Assuntos pessoais	2.401	5%	1.246	4%	1.156	7%
Actividades de lazer	6.876	14%	4.004	12%	2.872	16%
Assuntos de saúde / ir ao médico	1.177	2%	485	2%	692	4%
Buscar / levar familiares ou amigos	1.254	3%	451	1%	804	5%
Para a escola	881	2%	369	1%	512	3%
Outros						
Motivos profissionais	9.993	20%	8.624	27%	1.369	8%
Refeição	719	1%	647	2%	72	0%
Não sabe / não responde						
TOTAL	49.899	100%	32.324	100%	17.575	100%

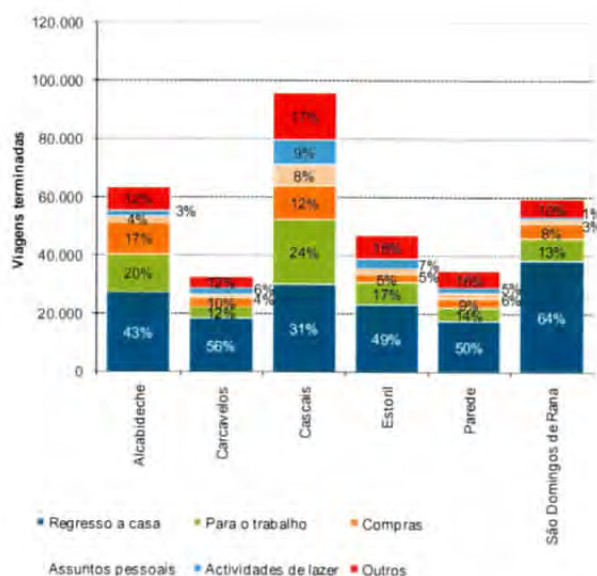
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Na Figura 37 apresentam-se os principais motivos das viagens terminadas em cada freguesia. O peso das viagens por motivo “regresso a casa” é igual ou superior a 40% para todas as freguesias, à excepção de Cascais na qual estas viagens correspondem a 31% do total. O menor peso deste motivo nesta freguesia, tem que ver

com a importância que o centro de Cascais tem no contexto municipal (e supra-concelhio), atraindo um conjunto de viagens por motivo de “emprego”, “compras” e “lazer” que amortece a importância relativa das viagens de “regresso a casa” (é a freguesia com maior número de viagens aí terminadas).



Da mesma forma, as viagens por motivo “trabalho” não têm peso semelhante em todas as freguesias, destacando-se neste contexto, Cascais (com 24% de viagens terminadas por motivo “trabalho”; 22,6 mil viagens) e Alcabideche (20%; 12,9 mil viagens), o primeiro por ser o principal aglomerado urbano do concelho, o segundo por aí se localizar o Cascais Shopping e espaços comerciais envolventes.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 37 – Principais motivos das viagens terminadas, por freguesia

Admite-se que o peso da freguesia de Cascais (e particularmente do centro de Cascais) esteja sobre-estimado neste inquérito porque as pessoas que não conhecem bem o concelho têm tendência a identificar

como zona de destino o centro de Cascais¹³. No desenvolvimento do modelo de transportes este aspecto será considerado, mas em sede deste *dossier* considerou-se preferível apresentar os resultados dos inquéritos sem qualquer ajuste dos resultados.

Na Figura 39 apresenta-se para cada macro-zona, o peso dos motivos das viagens aí terminadas. Em algumas das macro-zonas verifica-se que as viagens de “regresso a casa” representam mais de 65% do total das viagens, destacando-se neste contexto as macro-zonas de Abuxarda / Amoreira (1-A; 66%), Sassoeiros (2-B; 74%), Cobre/Fontainhas (3-C; 68%), Alto dos Gaios (4-C; 67%), Murtal (5-B; 77%), Caparide/Matarraque (6-B; 80%), Trajouce (6-F; 76%) e Talaíde (6-G; 91%).

As zonas em que se verifica uma maior concentração das viagens por motivo “trabalho” são a zona da Penha Longa / Linhó com 30% (1-F), Quinta da Marinha / Birre (3-B; 31%), Guincho (3-D; 28%), Estoril (4-D; 25%) e, Abóboda (6-E; 31%).

Em valor absoluto, as macro-zonas em que se verifica uma maior concentração das viagens por motivo “trabalho” (vide Figura 38) são Cascais (3-A) com 16,8 mil viagens terminadas (28% do total de viagens terminadas por este motivo, no conjunto do concelho), Alcoitão/Bicesse (1-D; cerca de 4.900 viagens; 8% do total de viagens por este motivo) e Parede (5-A; 4,2 mil viagens; 7% do total de viagens terminadas por este motivo).

¹³ Efectivamente da comparação do total de emprego presente em Cascais e das aí viagens terminadas com este motivo, verifica-se existir alguma sobre-estimação das viagens para esta freguesia.

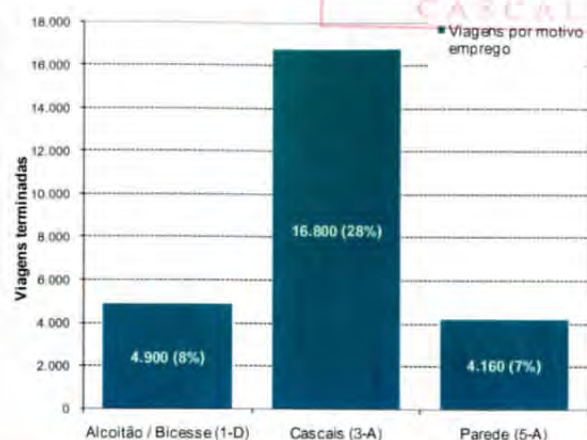
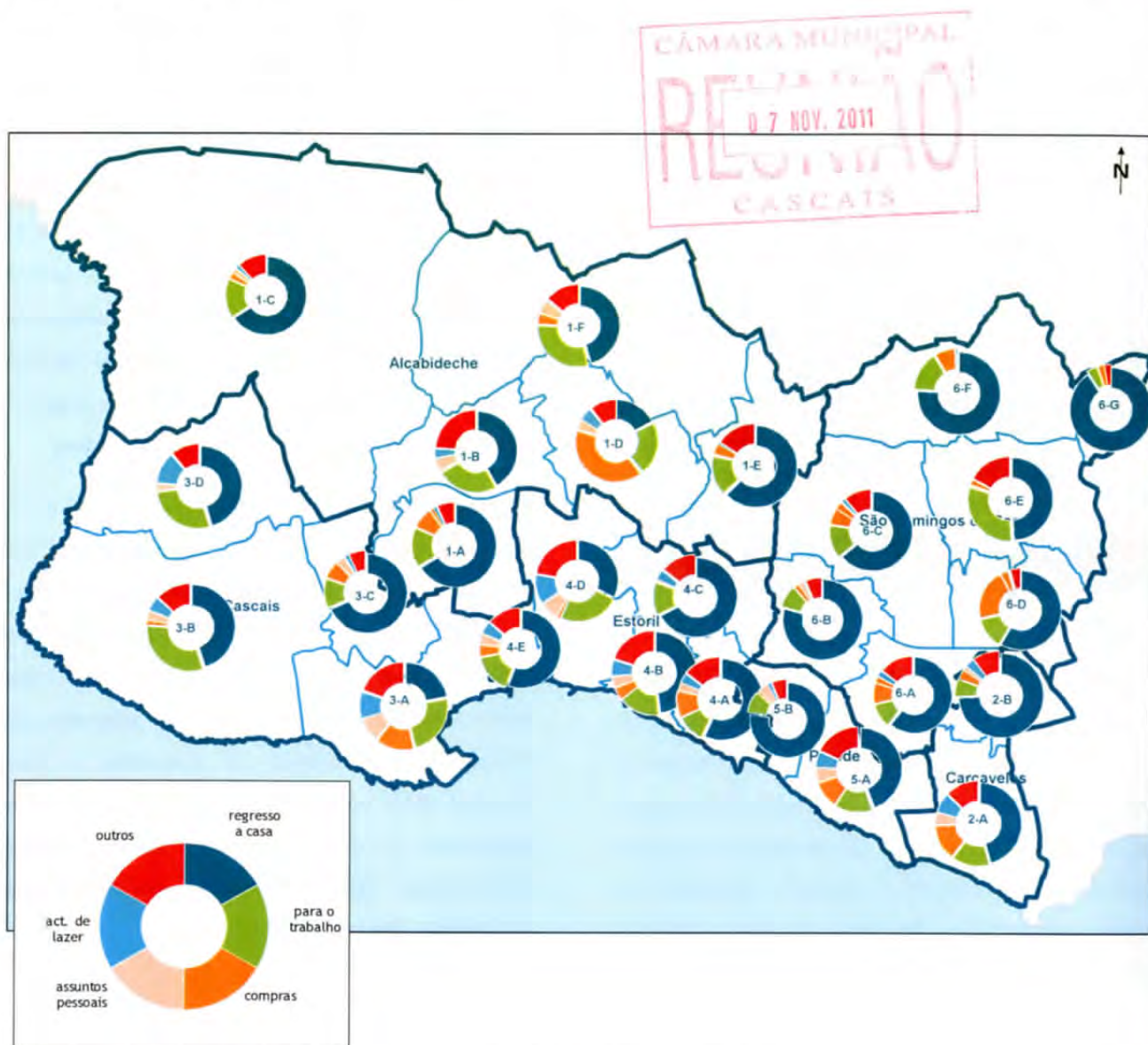


Figura 38 – Principais macro-zonas em que as terminam viagens por motivo emprego

Quando se consideram as viagens por motivo “compras” verifica-se que são as zonas de Alcoitão/Bicesse (1-D; 40% das viagens terminadas na macro-zona) e Outeiro de Polima (6-D; 21% terminadas na macro-zona) aquelas que concentram as maiores percentagens de viagens terminadas por motivo “compras”, reflectindo a importância do Cascais Shopping e do *cluster* formado pelo hipermercado Intermarché, Bricomarché e Roady.

Quando se consideram os quantitativos globais, a zona de Alcoitão/Bicesse (1-D) permanece destacada face às restantes (quase 9 mil viagens, correspondendo a 25% das viagens por motivo de “compras” são realizadas nesta macro-zona), mas Cascais (3-A) permanece ainda como a principal zona de concentração da actividade “compras”, concentrando 28% do total das viagens de “compras” realizadas no concelho (10.160 viagens).

Carcavelos (2-A; 2.870 viagens terminadas; 8% do total do concelho), Parede (5-A; 3 mil viagens terminadas; 9% do total das viagens do concelho) e Outeiro de Polima (6-D; cerca de 2 mil viagens; 6% do total) apresentam também quantitativos significativos de viagens terminadas por “compras”, nos dois primeiros casos traduzindo a importância de Carcavelos e Parede enquanto pólos comerciais de proximidade, no último, traduzindo a importância do *cluster* comercial anteriormente referido formado pelo hipermercado Intermarché, Bricomarché e Roady.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 39 – Principais motivos das viagens terminadas, por macro-zona

A análise dos resultados do inquérito, no que respeita à repartição das viagens por motivo “compras” permite constatar que o centro de Cascais, é o principal atrator de viagens por este motivo. Também o centro de Carcavelos e Parede tem capacidade de atracção para as zonas residenciais envolventes.

Em contraponto, afirmam-se também como pólos de atracção importantes o centro comercial *Cascais*

Shopping (com uma importância comparável ao da Vila de Cascais) e o *cluster* comercial em Outeiro de Polima, o qual rivaliza já, com Carcavelos e Parede, na sua capacidade de atracção das viagens por este motivo.

Finalmente, importa referir a importância de Cascais (3-A) enquanto principal para “tratar de assuntos pessoais” (concentra 40% das viagens terminadas nesta macro-



zona; cerca de 6.500 viagens) e “lazer” (cerca de 7 mil viagens).

C.4.4. Número de etapas e modos de transporte utilizados

Seguidamente serão apresentados os resultados relativos à repartição modal nas viagens realizadas pelos residentes e não residentes em Cascais, mas antes, importa reflectir sobre o número de etapas realizadas em cada viagem. Para tal propõe-se relembrar alguns conceitos:

Viagem – considera-se que uma viagem é realizada por um único motivo, p.e., “ir para o trabalho”, e pode implicar a utilização de um ou mais modos ou veículos de transporte.

Etapas – Numa viagem podem existir uma ou mais etapas, as quais são estabelecidas pela sequência de veículos utilizados. No caso em que a viagem implica a utilização de um único modo, então é dito que é uma viagem constituída por uma única etapa.

Outro conceito que importa clarificar é o conceito de transbordo, o qual está intimamente relacionado com os dois anteriores:

Transbordo – Numa viagem em que são realizadas diversas etapas é necessário proceder à transferência (= mudança) entre modos de transporte. O processo de transferência de um modo para outro é designado de transbordo.

Na Tabela 16 apresenta-se o número de etapas nas viagens realizadas pelos residentes e não residentes em Cascais. O número médio de etapas nas viagens é de 1,22

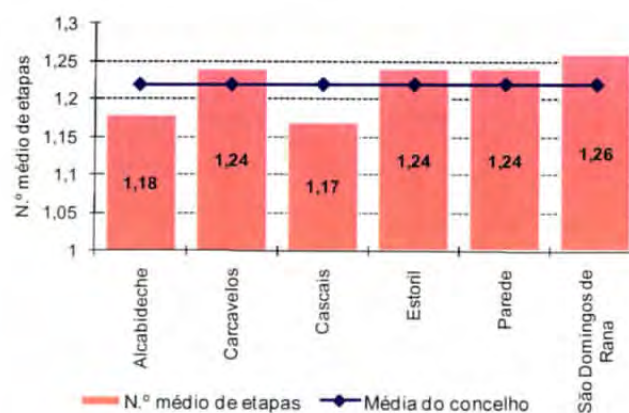
para os residentes e de 1,12 para os não residentes, o que decorre da baixa percentagem de pessoas a utilizar mais do que um modo de transporte (apenas 13% realiza mais do que uma etapa por viagem no caso dos residentes e 7% dos não residentes).

Tabela 16 – Número de etapas realizadas nas viagens

Etapas	Residentes		Não Residentes	
	Abs.	%	Abs.	%
1 etapa	283.779	86%	95.068	93%
2 etapas	21.284	6%	2.783	3%
3 etapas	18.412	6%	3.058	3%
4 ou + etapas	4.774	1%	995	1%
TOTAL	328.249	100%	101.904	100%
N.º médio de etapas	1,22		1,12	

Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Na Figura 40 apresenta-se o número médio de etapas para cada uma das freguesias de Cascais; da sua análise verifica-se que o número médio de etapas é próximo em todas as freguesias (varia entre 1,17 e 1,26), destacando-se Alcabideche e Cascais com um número médio de etapas inferior à média do concelho.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 40 – Número de etapas realizadas nas viagens, por freguesia



A Tabela 17 apresenta os modos de transportes simplificados considerados. Para esta análise optou-se por uma abordagem agregada, em que as viagens foram classificadas em função do *mix* de modos utilizados nas diversas etapas, e que a seguir se descrevem:

- **Viagens a pé**, neste conjunto estão incluídas as viagens que são realizadas integralmente a pé.
- **Viagens em bicicleta**. Estas têm pouca expressão na mobilidade quotidiana em Cascais, mas a opção pela utilização da bicicleta aparece já nas opções modais descritas. Por outro lado, trata-se de um modo de transporte “emergente” e, como tal, importa avaliar a sua importância.
- **Viagens exclusivamente em TI**, as quais podem ser descritas pelos condutores ou por acompanhantes de motos e veículos automóveis.
- **Viagens exclusivamente em TC**, realizadas pelas pessoas que utilizam apenas o transporte colectivo nas suas deslocações.

- **Viagens em TI + TC**. Este segmento agrega as viagens em que se verificou a utilização mista entre o transporte colectivo e o transporte individual.
- **Viagens em transporte escolar/empresa**. Este segmento agrega as viagens em que foi utilizado o transporte escolar ou oferecido pela empresa em que as pessoas trabalham.
- **Viagens em Táxi**. Este segmento considera as viagens realizadas exclusivamente em táxi.

As “outras” combinações modais de transporte têm expressão reduzida, e por isso foram consideradas em conjunto.

Importa ainda referir que o modo pedonal é considerado um modo “mudo” quando combinado com um transporte motorizado, o que significa dizer que uma descrição da viagem do tipo “andar a pé” + “comboio” + “andar a pé” foi classificada como uma viagem em TC.

Tabela 17 – Modo de transporte simplificado

Modo de transporte simplificado	Residentes em Cascais		Não residentes em Cascais		Total	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Pé	62.217	19%	452	0%	62.670	15%
Bicicleta	600	0%	151	0%	750	0%
TI	194.916	59%	90.569	89%	285.485	66%
TC	59.627	18%	8.886	9%	68.513	16%
Transporte da empresa/escola	601	0%	1.351	1%	1.951	0%
Táxi	3.544	1%			3.544	1%
TI + TC	5.108	2%	496	0%	5.604	1%
Outro	1.636	0%			1.636	0%
TOTAL	328.249	100%	101.904	100%	430.153	100%

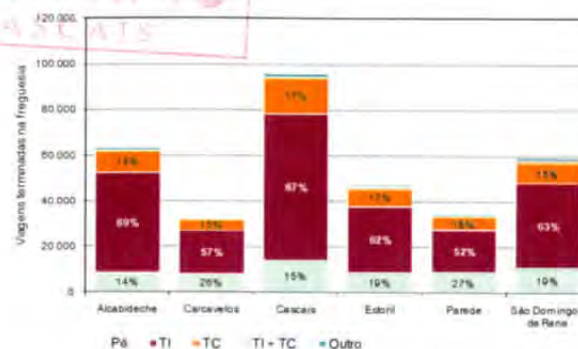
Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

A análise desta tabela permite destacar as seguintes conclusões:

- Para os residentes em Cascais o peso das viagens a pé é bastante expressivo (19% do total), verificando-se que este modo tem um peso relativo próximo da utilização do transporte colectivo (18% do total);
- Cerca de 60% das viagens dos residentes (e 89% das viagens dos não residentes) são realizadas em transporte individual, o que configura uma elevada dependência do automóvel para as deslocações quotidianas no concelho;
- As viagens que combinam o TI + TC são pouco expressivas (2%), o que decorre do facto da oferta de estacionamento de longa duração junto às estações CP ser relativamente limitada (vide Dossier 3, secção relativamente ao estacionamento).

Na Figura 41 apresenta-se a repartição modal das viagens terminadas em cada uma das freguesias do concelho de Cascais.

Nota: Em algumas figuras as categorias “TI + TC” e “Outros” têm pouca leitura, mas optou-se por representar estas informação já que as tabelas estão desagregadas nestas duas classes.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 41 – Repartição modal nas viagens terminadas, por freguesia

Da análise desta figura verifica-se existirem diferenças assinaláveis nas opções modais, nomeadamente no que respeita à distribuição das viagens em TI e a pé, em oposição ao transporte colectivo, o qual apresenta padrões de utilização relativamente homogéneos para o conjunto das freguesias.

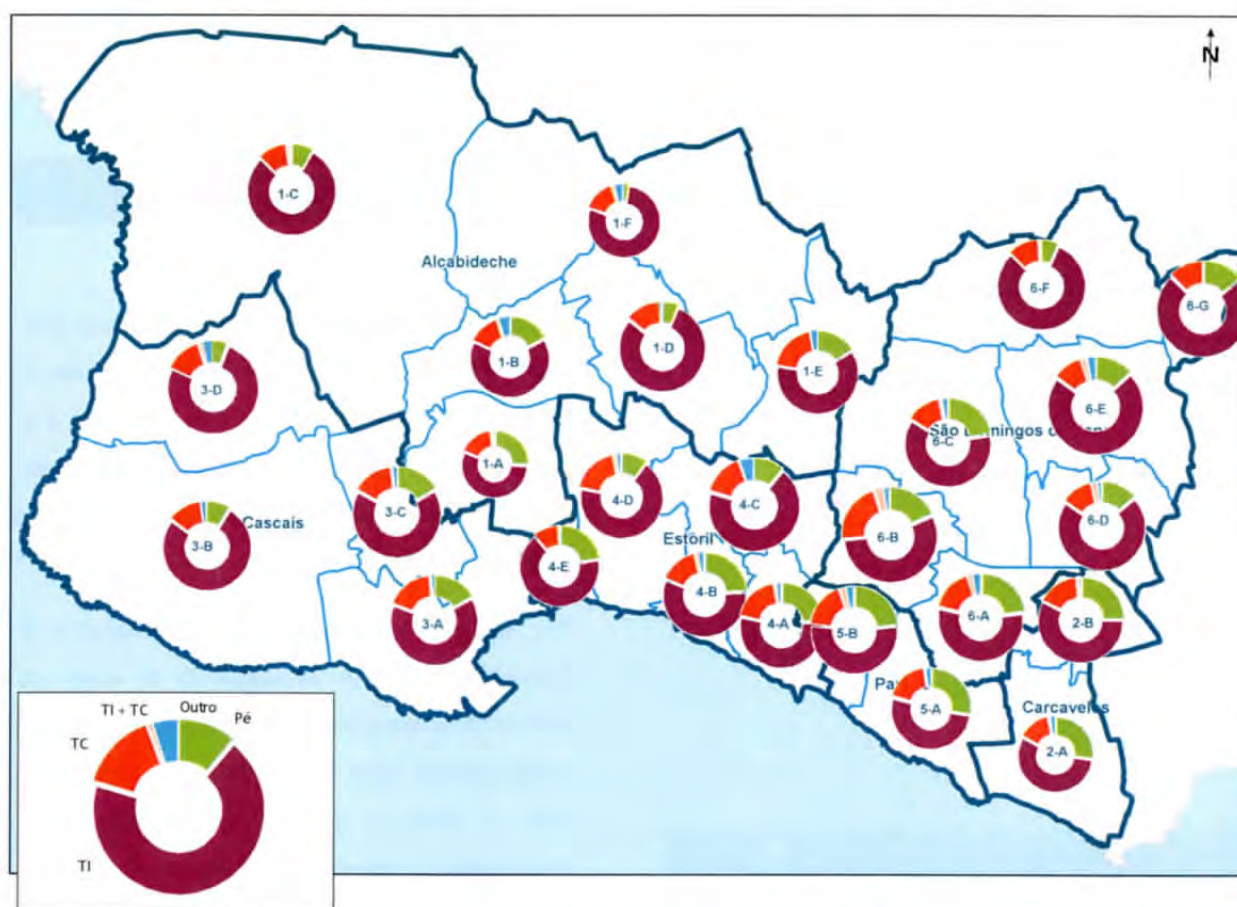
Por exemplo, as freguesias de Alcubideche e Cascais apresentam níveis de utilização do TI muito elevados (69% e 66%, respectivamente) conjugadas com quotas do modo pedonal mais baixas do que a média concelhia (14% e 15%), o que está relacionado com a sua capacidade de atracção de viagens dos residentes nos diversos pontos do concelho (ou mesmo fora dele), no primeiro caso associado ao dinamismo comercial e à concentração das actividades de comércio e serviço na Vila de Cascais, e no segundo caso, reflectindo a importância do Cascais Shopping enquanto importante pólo atractor de viagens.

Com um comportamento diverso destacam-se as freguesias de Carcavelos e da Parede, nas quais a quota do modo pedonal é muito elevada, atingindo 26% e 27%



do total das viagens.

Na Figura 42 apresenta-se a repartição modal para as viagens terminadas em cada zona do concelho de Cascais.



Fonte: Inquérito à Mobilidade, TIS/Multidados, 2009

Figura 42 – Modos de transporte utilizados nas viagens terminadas, por macro-zona

Da análise da figura anterior verifica-se existirem diferenças na repartição modal nas diferentes macro-zonas sendo de destacar:

- uma quota do “andar a pé” próxima ou superior dos 25% nas macro-zonas de Abuxarda-Amoreira (1-A; 26% do total das deslocações são a pé), Carcavelos

(2-A; 27% das deslocações), Sassoeiros (2-B; 25%), São João do Estoril (4-B; 24%), Parede (5-A; 28%) e Murtal (5-B; 23%). À exceção da zona Abuxarda-Amoreira, todas estas macro-zonas estão localizadas nas freguesias do litoral, e correspondem a territórios mais consolidados.